SPRAWY MORSKIE I KOLONJALNE

CZASOPISMO

POŚWIĘCONE ZAGADNIENIOM MORSKIM, ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ, MIGRACYJNYM I KOLONJALNYM

ZESZYT II (8)

KWIECIEŃ — MAJ — CZERWIEC

WARSZAWA 1936

WYDAWNICTWO LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Skład Główny: Instytut Wydawniczy „Bibljoteka Polska“ Sp. Akc. w Warszawie

Drukiem Zakładów Graficznych „Bibljoteka Polska" w Bydgoszczy

SPIS RZECZY

Strona

L. Jeziorański — Stan naszego handlu z Ameryką Południową i jego możliwości 5

Mgr. Bolesław Koselnik — Administracja portu gdyńskiego . 31

Kazimierz Jeziorański — Ku rewizjonizmowi kolonjalnemu . 48

Dr. Czesław Kulikowski — Doświadczenia 59

Inż. Stanisław Kochanowski — Okręty bojowe 66

Kazimierz Hugo-Bader — Handlowa żegluga rzeczna w dawnej Polsce 93

L. Z. — Zagadnienia handlu morskiego w działalności Izb Przemysłowo-Handlowych 99

Zenon Marynkiewicz — Kronika ustawodawcza 107

M. Z. — Z dyskusji budżetowej w sejmie i senacie 119

L. Cwalina — Przegląd prasy zagranicznej 131

L. Z. — Rohrbach Paul: „Deutschlands koloniale Forderung" 137

Zbigniew Jasiński — O poezji marynistycznej 141

SPRAWY MORSKIE I KOLONJALNE

ZESZYT 2 KWIECIEŃ — MAJ — CZERWIEC ROK III

Redaktor: JAN DĘBSKI

L. JEZIORAŃSKI

STAN NASZEGO HANDLU Z AMERYKĄ POŁUDNIOWĄ I JEGO MOŻLIWOŚCI

W kwartalniku Ligi Morskiej i Kolonjalnej ,,Sprawy Morskie i Kolonjalne'', zeszyt IV r. 1935 na str. 52, na zasadzie opracowanych tablic wypowiedziałem zdanie, że, pomimo stałych ujemnych sald ze wszystkiemi częściami świata, oprócz Europy, stan naszego handlu zamorskiego od r. 1932 stale się zwiększa, zarówno w przywozie do nas, jak w wywozie od nas, co wskazuje na wyraźną tendencję do zrównania obu pozycyj.

Tablica I, która ilustruje nasz handel zamorski za okres ostatnich 7 lat, wedle danych publikowanych przez Gł. U. Stat., wskazuje na stały i coraz bardziej dodatni rozwój naszego handlu zamorskiego: saldo, wynoszące za r. 1929 — 596 301 tys. złotych, corocznie spada, dochodząc do — 168 269 tys. złotych za r. 1935, czyli ujemne to saldo zmniejszyło się o $3^1/_2$ razy, jednocześnie za ten sam okres czasu pozycja przywozu do nas z 22,78% (w stosunku do ogólnego naszego importu) za r. 1929 wzrosła do 34,30% za r. 1935, czyli zaledwie o $1^1/_2$ razy, gdy pozycja wywozu od nas z 3,98% ogólnego wywozu z Polski za r. 1929 podniosła się do 13,72% za r. 1935, t. j. prawie o $3^1/_2$ razy (p. tabl. I, rubr. 9).

Pewien cień na ten pomyślnie rozwijający się nasz handel zamorski rzucają dane, opublikowane przez G. U. S. dla handlu naszego z Ameryką Południową za r. 1935. — W naszym handlu z tą częścią świata sytuacja uległa za r. 1935 pogorszeniu, na co wskazuje wysokość salda, które, corocznie spadając z — 95 031 tys. złotych za r. 1929 do — 23 751 tys. zł. za r. 1934, uległo zwiększeniu do — 26 397 tys. zł, t. j. o przeszło 2,6 milj. zł. — w stosunku procentowym ujawnia się to samo, bo przywóz z 5,47%

ogólnego przywozu do nas za r. 1934 spadł do 5,21% za rok 1935, — wywóz zaś z 2,05% za r. 1934 — do 1,99% za r. 1935 (p. tabl. I rubr. 7). Całą pociechą w tem obniżeniu się naszego wywozu do Ameryki Południowej jest fakt, że obniżka importu jest jednakże o wiele wyższa od obniżki eksportu, czyli i w tym wypadku jest zachowana tendencja do zrównania obu pozycyj.

Tablica I W tysiącach złotych

Rok	OGÓŁEM		Azja	Afryka	Ameryka			Oceanja	RAZEM
					Północna	Środkowa	Połudn.		
1929	Przywóz . .	*w 1000 zł*	100 226	41 018	385 857	12 773	115 328	53 668	708 870
		w %	*3,22*	*1,32*	*12,40*	*0,41*	*3,71*	*1,72*	*22,78*
	Wywóz . .	*w 1000 zł*	47 350	12 029	31 686	945	20 297	262	112 569
		w %	*1,68*	*0,42*	*1,12*	*0,03*	*0,72*	*0,01*	*3,98*
	Saldo . . .	*w 1000 zł*	**—52 876**	**—28 989**	**—354 171**	**—11 828**	**—95 031**	**—53 406**	**—596 301**
1930	Przywóz . .	*w 1000 zł*	80 391	30 816	272 116	11 069	67 511	43 704	505 607
		w %	*3,59*	*1,37*	*12,11*	*0,49*	*3,01*	*1,95*	*22,52*
	Wywóz . .	*w 1000 zł*	43 520	11 769	22 655	2 406	16 270	297	96 917
		w %	*1,79*	*0,49*	*0,93*	*0,10*	*0,67*	*0,01*	*3,99*
	Saldo . . .	*w 1000 zł*	**—36 871**	**—19 047**	**—249 461**	**— 8 663**	**—51 241**	**—43 407**	**—408 690**
1931	Przywóz . .	*w 1000 zł*	65 099	28 739	155 758	9 505	54 692	34 616	348 409
		w %	*4,43*	*1,96*	*10,61*	*0,65*	*3,72*	*2,36*	*23,73*
	Wywóz . .	*w 1000 zł*	43 722	11 995	13 137	992	8 894	127	78 867
		w %	*2,33*	*0,64*	*0,70*	*0,05*	*0,47*	*0,01*	*4,20*
	Saldo . . .	*w 1000 zł*	**—21 377**	**—16 744**	**—142 621**	**— 8 513**	**—45 798**	**—34 489**	**—269 542**
1932	Przywóz . .	*w 1000 zł*	42 440	23 340	104 487	6 768	40 736	16 908	234 679
		w %	*4,92*	*2,71*	*12,12*	*0,79*	*4,73*	*1,96*	*27,23*
	Wywóz . .	*w 1000 zł*	24 463	10 207	10 520	368	6 823	188	52 569
		w %	*2,26*	*0,94*	*0,97*	*0,03*	*0,63*	*0,02*	*4,85*
	Saldo . . .	*w 1000 zł*	**—17 977**	**—13 133**	**—93 967**	**— 6 400**	**—33 913**	**—16 720**	**—182 110**
1933	Przywóz . .	*w 1000 zł*	43 267	27 652	110 101	6 942	43 143	25 485	256 590
		w %	*5,23*	*3,34*	*13,31*	*0,84*	*5,22*	*3,08*	*31,02*
	Wywóz . .	*w 1000 zł*	20 868	10 824	16 463	526	13 736	538	62 955
		w %	*2,17*	*1,13*	*1,72*	*0,05*	*1,43*	*0,06*	*6,56*
	Saldo . . .	*w 1000 zł*	**—22 400**	**—16 828**	**—93 637**	**— 6 418**	**—29 405**	**—24 948**	**—193 636**
1934	Przywóz . .	*w 1000 zł*	54 106	33 614	121 296	7 109	43 719	28 182	288 026
		w %	*6,77*	*4,21*	*15,19*	*0,89*	*5,47*	*3,53*	*36,06*
	Wywóz . .	*w 1000 zł*	32 985	14 486	37 453	2 335	19 968	538	107 765
		w %	*3,38*	*1,48*	*3,84*	*0,24*	*2,05*	*0,05*	*11,04*
	Saldo . . .	*w 1000 zł*	**—21 121**	**—19 128**	**—83 843**	**— 4 774**	**—23 751**	**—27 644**	**—180 261**
1935	Przywóz . .	*w 1000 zł*	61 569	34 307	124 521	5 881	44 860	24 076	295 214
		w %	*7,15*	*3,99*	*14,47*	*0,68*	*5,21*	*2,80*	*34,30*
	Wywóz . .	*w 1000 zł*	40 307	17 429	48 064	2 199	18 463	483	126 945
		w %	*4,36*	*1,88*	*5,20*	*0,24*	*1,99*	*0,05*	*13,72*
	Saldo . . .	*w 1000 zł*	**—21 262**	**—16 878**	**—76 457**	**— 3 682**	**—26 397**	**—23 593**	**—168 269**

Stan naszego handlu z Ameryką Południową za r. 1935 uległ pogorszeniu, — należy zbadać dlaczego i jakie kraje w tej części świata są temu winne.

* * *

Handel zagraniczny z Ameryką Południową dotyczy dziesięciu niezależnych państw (Argentyna, Boliwja, Brazylja, Chili, Ekwador, Kolumbja, Paragwaj, Peru, Urugwaj i Wenezuela) oraz czterech kolonij (Gujana francuska, Gujana holenderska, inaczej zwana Surinam, Gujana brytyjska oraz wyspy Falklandskie, należące do W. Brytanji). — Kolonje te nie odgrywają prawie żadnej roli w naszej wymianie towarowej.

Tablica II

	Polska	Argentyna	Boliwja	Brazylja	Chili	Ekwador	Kolumbja	Paragwaj	Peru	Urugwaj	Wenezuela	Kolonje				Razem
												Gujana franc.	Gujana hol. (surinam)	Gujana bryt.	wyspy Falklandskie bryt.	
Przestrzeń[1] *w 1000 km²*	**388,6**	2 793	1 333	8 525	742	307	1 150	458	1 249	187	912	90	150	232	15	**18 143**
w stosunku do Polski	1	7,19	3,43	21,94	1,91	0,79	2,96	1,18	3,21	0,48	2,35	0,23	0,39	0,60	0,04	**46,69**
Ludność[1] *w miljonach*	**32,6**	11,8	3,0	44,0	4,4	2,0	8,8	0,9	6,6	2,0	3,3	0,03	0,16	0,32	0,00	**87,3**
w stosunku do Polski	1	0,36	0,09	1,35	0,13	0,06	0,27	0,03	0,20	0,06	0,10	0,00	0,00	0,01	0,00	**270,**

[1] Źródło: „Annuaire Statistique de la Societé des Nations, 1933/34, str. 20.

Jak widzimy z tabl. II, ogólna przestrzeń tych krajów wynosi 18 143 000 km², t. j. przewyższa obszar Polski prawie o 47 razy, — z ludnością 87,3 miljonów (na 31. XII. 1932 r.), t. j. o 2,7 razy większą od ludności Polski.

* * *

Nasz handel z Ameryką Południową za ostatnie 9 lat przedstawia się następująco:

Tablica III W tysiącach złotych

Rok	Ogólny obrót	w tem Import	w tem Eksport	Saldo
1927	74 369	66 665	7 704	—58 961
1928	119 518	107 920	11 598	—96 322
1929	135 625	115 328	20 297	—95 031
1930	83 781	67 511	16 270	—51 241
1931	63 586	54 692	8 894	—45 798
1932	47 559	40 736	6 823	—33 913
1933	56 881	43 143	13 738	—29 405
1934	63 687	43 719	19 968	—23 751
1935	63 323	44 860	18 463	—26 397

Z zestawienia tego jest widoczne, że, począwszy od r. 1928, ujemne saldo naszego handlu z Ameryką Południową ulega corocznie redukcji, — dopiero za rok ostatni 1935 nastąpiło pogorszenie, bo saldo to wzrosło o przeszło 2,6 milj. złotych. Czemu to przypisać?

Ażeby móc ustalić przyczynę tego pogorszenia w handlu naszym z Ameryką Południową, — należy zbadać stan naszego handlu z poszczególnemi krajami tej części świata.

* * *

Tablice, segregując w możliwie ścisły sposób odnośne dane statystyczne, najlepiej oświetlają odpowiednie zagadnienia, z których łatwo już można wyciągać właściwe wnioski. — Poniżej podane tablice IV, V i VI pozwolą nam na bliższe zaznajomienie się z całokształtem naszego handlu z poszczególnemi krajami Ameryki Południowej, a temsamem na wyszukanie odpowiednich chorych miejsc, które należałoby leczyć.

Tablica IV

	Salda w tysiącach złotych						
	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935
Ogólne saldo Polskiego Handlu Zagr.	—297 622	+187 271	+410 355	+221 819	+182 649	+176 582	+ 65 493
Kraje Ameryki Południowej Razem	—95 031	—51 241	—45 798	—33 913	—29 405	—23 751	—26 397
w tem:							
Argentyna	—32 439	—16 613	—21 105	—15 687	—15 036	— 7 954	— 3 623
Boliwja	— 108	+ 178	+ 26	+ 17	+ 1	+ 286	+ 97
Brazylja	—26 742	—18 812	—18 448	—13 435	— 6 479	— 6 058	—10 143
Chili	—35 364	—11 170	— 211	— 414	— 508	— 607	— 980
Ekwador	— 82	— 292	— 263	— 209	— 381	— 316	— 522
Kolumbja	— 475	— 1 437	— 1 855	— 2 293	— 2 770	— 4 997	— 4 262
Paragwaj	+ 9	— 162	— 69	— 80	— 378	— 879	— 555
Peru	— 408	— 1 118	— 1 669	— 968	— 2 223	— 1 101	— 2 651
Urugwaj	— 33	— 1 030	— 1 252	— 290	— 1 113	— 1 806	— 3 194
Wenezuela	+ 1 250	— 408	— 911	— 541	— 514	— 283	— 514
Kolonje:							
Gujana franc.	— 1	+ 1	— 0	— 2	+ 1	+ 0	+ 1
Gujana holend. (Surinam)	— 32	+ 1	— 18	— 9	— 10	— 1	+ 8
Gujana bryt. i wyspy Falklandskie	— 606	— 379	— 23	— 2	+ 5	— 35	— 59

Tablica V

	Wartość w tysiącach złotych						
	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935
Polski handel zagr. - ogółem:							
Przywóz	3 110 982	2 245 973	1 468 242	861 983	826 994	798 760	860 645
Wywóz	2 813 360	2 433 244	1 878 597	1 083 802	959 643	975 342	925 040
Obrót	5 924 342	4 679 217	3 346 839	1 945 785	1 786 637	1 774 102	1 785 685
Ameryka Południowa							
Przywóz	115 328	67 511	54 692	40 736	43 143	43 719	44 860
Wywóz	20 297	16 270	8 894	6 823	13 738	19 968	18 463
Obrót	135 625	83 781	63 586	47 559	56 881	63 687	63 323
Argentyna							
Przywóz	42 125	24 929	26 575	21 236	22 842	17 080	16 013
Wywóz	9 686	8 316	5 470	5 549	7 806	9 126	12 390
Obrót	51 811	33 245	32 045	26 785	30 648	26 206	28 403
Boliwja							
Przywóz	199	34	47	33	30	36	134
Wywóz	91	212	73	50	31	322	231
Obrót	290	246	120	83	61	358	365
Brazylja							
Przywóz	31 361	21 401	19 928	13 965	11 522	14 260	14 908
Wywóz	4 619	2 589	1 480	530	5 043	8 202	4 765
Obrót	35 980	23 990	21 408	14 495	16 565	22 462	19 673
Chili							
Przywóz	37 818	14 817	1 053	755	743	1 851	1 254
Wywóz	2 454	3 647	842	341	235	1 244	274
Obrót	40 272	18 464	1 895	1 096	978	3 095	1 528
Ekwador							
Przywóz	106	313	269	230	438	375	560
Wywóz	24	21	6	21	57	59	38
Obrót	130	334	275	251	495	434	598
Kolumbja							
Przywóz	1 045	2 162	2 266	2 409	3 145	5 510	4 514
Wywóz	570	725	411	116	375	513	252
Obrót	1 615	2 887	2 677	2 525	3 520	6 023	4 766
Paragwaj							
Przywóz	8	197	72	83	381	883	608
Wywóz	17	35	3	3	3	4	53
Obrót	25	232	75	86	384	887	661
Peru							
Przywóz	530	1 309	1 724	1 035	2 254	1 246	2 856
Wywóz	122	191	55	67	31	145	205
Obrót	652	1 500	1 779	1 102	2 285	1 391	3 061
Urugwaj							
Przywóz	570	1 206	1 513	326	1 213	2 044	3 417
Wywóz	537	176	261	36	100	238	223
Obrót	1 107	1 382	1 774	362	1 313	2 282	3 640
Wenezuela							
Przywóz	842	697	1 196	651	557	397	536
Wywóz	2 092	289	285	110	43	114	22
Obrót	2 934	986	1 481	761	600	511	558
Kolonje:							
Gujana francuska							
Przywóz	1	—	6	2	—	—	—
Wywóz	—	1	6	—	1	0	1
Obrót	1	1	12	2	1	0	1
Gujana hol. (Surinam)							
Przywóz	33	0	18	9	14	2	—
Wywóz	1	1	—	—	4	1	8
Obrót	34	1	18	9	18	3	8
Gujana bryt. i w. Falklandskie							
Przywóz	690	446	25	2	4	35	60
Wywóz	84	67	2	0	9	0	1
Obrót	774	513	27	2	13	35	61

Tablica VI

	Wartość w procentach (w stosunku do całości)						
	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935
Polski handel zagr.–ogółem:							
Przywóz	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Wywóz	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Obrót	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Ameryka Południowa							
Przywóz	3,71	3,01	3,72	4,73	5,22	5,47	5,21
Wywóz	0,72	0,67	0,47	0,63	1,43	2,05	1,99
Obrót	2,29	1,79	1,90	2,45	3,18	3,59	3,55
Argentyna							
Przywóz	1,35	1,11	1,81	2,46	2,76	2,14	1,86
Wywóz	0,34	0,34	0,29	0,51	0,81	0,94	1,34
Obrót	0,87	0,71	0,96	1,38	1,72	1,48	1,59
Boliwja							
Przywóz	0,006	0,002	0,003	0,004	0,004	0,004	0,02
Wywóz	0,003	0,009	0,004	0,005	0,003	0,030	0,03
Obrót	0,005	0,005	0,004	0,004	0,003	0,020	0,02
Brazylja							
Przywóz	1,01	0,95	1,36	1,62	1,39	1,78	1,73
Wywóz	0,16	0,11	0,08	0,05	0,53	0,84	0,50
Obrót	0,61	0,51	0,64	0,74	0,93	1,27	1,10
Chili							
Przywóz	1,22	0,66	0,07	0,09	0,09	0,23	0,15
Wywóz	0,09	0,14	0,04	0,03	0,02	0,13	0,03
Obrót	0,68	0,40	0,06	0,06	0,05	0,17	0,09
Ekwador							
Przywóz	0,004	0,010	0,018	0,024	0,050	0,050	0,060
Wywóz	0,001	0,001	0,000	0,002	0,006	0,006	0,004
Obrót	0,002	0,010	0,008	0,010	0,030	0,020	0,030
Kolumbja							
Przywóz	0,03	0,10	0,15	0,28	0,38	0,69	0,52
Wywóz	0,02	0,03	0,02	0,01	0,04	0,05	0,03
Obrót	0,03	0,06	0,08	0,13	0,20	0,34	0,27
Paragwaj							
Przywóz	0,000	0,009	0,005	0,010	0,046	0,11	0,07
Wywóz	0,000	0,001	0,000	0,000	0,000	0,00	0,006
Obrót	0,000	0,005	0,002	0,004	0,020	0,05	0,04
Peru							
Przywóz	0,02	0,06	0,117	0,12	0,27	0,16	0,33
Wywóz	0,004	0,008	0,003	0,006	0,003	0,02	0,02
Obrót	0,01	0,03	0,05	0,06	0,13	0,08	0,17
Urugwaj							
Przywóz	0,02	0,05	0,103	0,04	0,15	0,26	0,40
Wywóz	0,02	0,007	0,01	0,003	0,01	0,02	0,03
Obrót	0,02	0,03	0,05	0,02	0,07	0,13	0,21
Wenezuela							
Przywóz	0,03	0,03	0,08	0,08	0,07	0,05	0,06
Wywóz	0,07	0,01	0,02	0,01	0,005	0,01	0,002
Obrót	0,05	0,02	0,04	0,04	0,03	0,03	0,03
Kolonje:							
Gujana francuska							
Przywóz	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Wywóz	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Obrót	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Gujana hol. (Surinam)							
Przywóz	0,001	0,000	0,001	0,001	0,001	0,000	0,000
Wywóz	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,001
Obrót	0,001	0,000	0,000	0,000	0,001	0,000	0,000
Gujana bryt. i w. Falklandskie							
Przywóz	0,022	0,020	0,002	0,000	0,000	0,004	0,007
Wywóz	0,003	0,003	0,001	0,000	0,001	0,000	0,000
Obrót	0,013	0,011	0,001	0,000	0,001	0,002	0,003

Z tablic IV, V i VI wyprowadzić możemy następujące wnioski:

1. z państwami Ameryki Południowej, za wyjątkiem Boliwji, mamy stałe ujemne salda, jednakże, począwszy od r. 1928, salda te ulegają corocznie redukcji, — dopiero za rok ostatni 1935 nastąpiło pewne pogorszenie, bo ujemne saldo wzrosło o przeszło 2,6 milj. złotych (p. tabl. IV, wiersz 4),

2. z państw Am. Południ. najlepiej przedstawia się stan naszego bilansu z Argentyną: saldo wynoszące — 32 439 tys. zł za r. 1929 spadało corocznie, dochodząc do — 3 623 tys. zł za r. 1935 (p. tabl. IV, w. 5), — z Brazylją mielibyśmy taki sam stan, gdyby nie duże pogorszenie za r. 1935, wynoszące przeszło 4 milj. zł. — Pomimo tego, saldo z — 26 742 tys. zł za r. 1929 zmniejszyło się do — 10 143 tys. zł za r. 1935 (p. tabl. IV, w. 7). Ujemne salda Kolumbji i Paragwaju rosły stale od r. 1929 do r. 1934, w ostatnim 1935 r. uległy małej poprawie: dla Kolumbji o przeszło 0,7 milj. zł, dla Paragwaju o przeszło 0,3 milj. zł (p. tabl. IV, w. 10, 11). — Pozatem stan naszego bilansu z pozostałemi krajami pogorszył się, szczególniej z Peru (o 1,5 milj. zł) i Urugwajem (o 1,4 milj. zł), dochodząc za r. 1935 do swego maximum (p. tabl. IV, w. 12, 13). — Pozostałe państwa: Chili, Ekwador i Wenezuela wykazują stałą zwyżkę ujemnego salda od r. 1931 (p. tabl. IV, w. 8, 9 i 14), — nawet Boliwja prawie o 0,2 milj. zł zmniejszyła swe dodatnie saldo (p. tabl. IV, w. 6),

3. przywóz do Polski z Am. Południ. spadł z 115 328 tys. zł za r. 1929 do 44 860 tys. zł za r. 1935, czyli o 70 468 tys. zł, — wywóz z Polski z 20 297 tys. zł spadł do 18 463 tys. zł, zaledwie o 1 834 tys. zł, czyli zmniejszenie się przywozu do nas z Am. Południ. było w wartości prawie 40 razy większe od spadku naszego wywozu, — za ostatnie zaś trzy lata (1933—1935), lata pewnej stabilizacji naszego handlu zagranicznego, przywóz wzrósł o 1 717 tys. zł, — wywóz od nas o 4 725 tys. zł, czyli przewaga była po stronie naszego wywozu do Am. Południ. i to prawie trzykrotna (p. tabl. V, w. 6—8),

4. największe obroty mamy z Argentyną i Brazylją, następnie idą: Kolumbja, Urugwaj, Peru, Chili, Paragwaj, Ekwador, Wenezuela, najmniejsze — z Boliwją, z którą jednak jedynie mamy dodatnie saldo,

5. eksport nasz najlepiej przedstawia się do Argentyny, przyczem począwszy od r. 1931 ulega corocznie zwiększeniu, dochodząc za r. 1935 do największej sumy, — to samo da się zaobserwować w stosunku do Peru i Paragwaju, lecz na znacznie mniejszą skalę. — Do Brazylji nasz wywóz zwiększał się również corocznie, jedynie ostatni rok 1935 przyniósł dużą zniżkę, bo blisko 3,5 milj. zł, — poza tem reszta państw Am. Południ. wykazuje obniżkę naszego wywozu (p. tabl. V),

6. import do Polski zmniejszył się wartościowo z Argentyny (o 1 miljon zł), Kolumbji (o 1 milj. zł), Chili (o 0,6 milj. zł) i z Paragwaju (o 0,28 milj. zł), — z innemi krajami uległ zwiększeniu, najwięcej z Peru (o 1,6 milj. zł), Urugwajem (o 1,4 milj. zł), Brazylją (o 0,65 milj. zł), Ekwadorem (o 0,2 milj. zł), Wenezuelą (o 0,14 milj. zł) i Boliwją (o 0,1 milj. zł) (p. tabl. V).

W procentowem ujęciu naszego handlu z Ameryką Południową, czyli najbardziej miarodajnem, stwierdzić możemy:

7. stały wzrost przywozu do Polski z 3,71% za r. 1929 do 5,21% za rok 1935, co wykazuje na 1,4 razy zwiększenia, — wywóz z Polski natomiast z 0,72% za r. 1929 podniósł się do 1,99% za r. 1935, co wykazuje na 2,8 razy zwiększenia za ten okres, czyli wywóz od nas wzrasta w dwa razy większym tempie od przywozu do nas (p. tabl. VI),

8. jedynie Argentyna wykazuje stały od r. 1933 spadek importu do nas, stały zaś wzrost eksportu od nas, również od r. 1933, wykazuje Argentyna i Urugwaj, ew. Boliwja, — pozostałe państwa Am. Południ. wskazują wahania w jedną lub drugą stronę (p. tabl. VI),

9. porównywując przywóz do nas z krajów Ameryki Południowej za r. 1935 z takimże przywozem za r. 1929, jak również wywóz za tenże okres czasu, widzimy, (p. tabl. VI), że

Argentyna:	przywóz do	nas	wzrósł	±	1,4	razy	
	wywóz od	,,	,,	±	3,9	,,	rezultat dodatni
Boliwja:	przywóz do	,,	,,	±	3,3	,,	
	wywóz od	,,	,,	±	10,0	,,	,, ,,
Brazylja:	przywóz do	,,	,,	±	1,7	,,	
	wywóz od	,,	,,	±	3,1	,,	,, ,,
Chili:	przywóz do	,,	spadł	±	8,0	,,	
	wywóz od	,,	,,	±	3,0	,,	,, ,,

Ekwador:	przywóz do „	wzrósł	±	15,0	razy	
	wywóz od „	wzrósł	±	4,0	„	rezultat ujemny
Kolumbja:	przywóz do „	„	±	17,3	„	
	wywóz od „	„	±	1,5	„	„ „
Paragwaj:	przywóz do nas	wzrósł	±	70,0	„	
	wywóz od „	„	±	6,0	„	„ „
Peru:	przywóz do „	„	±	16,5	„	
	wywóz od „	„	±	5,0	„	„ „
Urugwaj:	przywóz do „	„	±	20,0	„	
	wywóz od „	„	±	1,5	„	„ „
Wenezuela:	przywóz do „	„	±	2,0	„	
	wywóz od „	spadł	±	35,0	„	„ „

Z tabliczki tej jest widoczne, że zaledwie z 4 krajami Am. Południowej rozwijają się dodatnio nasze stosunki handlowe, z pozostałemi — ulegają pogarszaniu.

Trochę inaczej rzecz się przedstawi, gdy taką samą tabliczkę zestawimy za okres lat 1933—1935 wł., t. j. okres pewnej stabilizacji naszego handlu zagranicznego:

Argentyna:	przywóz do nas	spadł	±	1,5	razy	
	wywóz od „	wzrósł	±	1,7	„	rezultat dodatni
Boliwja:	przywóz do „	„	±	5,0	„	
	wywóz od „	„	±	10,0	„	„ „
Brazylja:	przywóz do „	„	±	1,2	„	
	wywóz od „	spadł	±	1,1	„	„ ujemny
Chili:	przywóz do „	wzrósł	±	1,7	„	
	wywóz od „	„	±	1,5	„	„ „
Ekwador:	przywóz do „	„	±	1,2	„	
	wywóz od „	spadł	±	1,5	„	„ „
Kolumbja:	przywóz do „	wzrósł	±	1,4	„	
	wywóz od „	spadł	±	1,3	„	„ „
Paragwaj:	przywóz do „	wzrósł	±	1,5	„	
	wywóz od „	„	±	6,0	„	„ dodatni
Peru:	przywóz do „	„	±	1,2	„	
	wywóz od „	„	±	6,7	„	„ „
Urugwaj:	przywóz do „	„	±	2,7	„	
	wywóz od „	„	±	3,0	„	„ „
Wenezuela:	przywóz do „	spadł	±	1,2	„	
	wywóz od „	„	±	2,5	„	„ ujemny

Z zestawienia tego jest widoczna poprawa, bo dodatnie rezultaty mamy już z pięcioma krajami, a z pozostałych — Brazylja i Chili za-

wdzięczają przejście do rzędu ujemnych krajów jedynie z racji zwiększenia swego ujemnego salda za ostatni 1935 rok. — Można obecnie uważać jedynie Ekwador i Kolumbję, jako kraje, z któremi pracowaliśmy i pracujemy z ujemnym rezultatem.

Ze wszystkiego wyżej powiedzianego możemy wyprowadzić zupełnie pewne wnioski, że ogólny stan naszego handlu z Ameryką Południową poprawia się corocznie, — specjalnie najpomyślniej i najbardziej prawidłowo rozwijają się nasze stosunki handlowe z Argentyną, — natomiast akcję naszego handlu z innemi krajami Am. Południ., szczególniej Brazylją, należy otoczyć staranną opieką.

* * *

Dotychczas rozpatrywaliśmy nasze stosunki handlowe z Ameryką Południową na płaszczyźnie danych, jakie kształtowało samorzutnie samo życie. — Zachodzi pytanie, czy wielkość tych obrotów w stosunku do pojemności południowo-amerykańskich rynków, a możliwości naszej produkcji, została należycie wykorzystaną przez nasze sfery eksportowe w ciągu siedemnastu lat odzyskania naszej niepodległości, — czy były robione starania w kierunku ekspansji naszego handlu z krajami Ameryki Południowej, odpowiadające wielkości naszego państwa i jego możliwościom eksportowym. — Czy zdawaliśmy sobie sprawę z ogromu rynków południowo-amerykańskich i ich niezwykłej chłonności? — Zgóry możemy powiedzieć, że rynki te były przez nasze sfery gospodarcze bagatelizowane, że nie zostały przez nas nietylko wyzyskane, lecz nawet odpowiednio zbadane.

A rynek to olbrzymi o przestrzeni blisko 47 razy większej od Polski, z zaludnieniem około 90 miljonów (p. tabl. I), z ogromnemi niewyczerpalnemi rozmaitemi bogactwami naturalnemi, mieszkańcami zamożnymi i coraz bardziej przyzwyczajającymi się do europejskich potrzeb kulturalnych. — Większego przemysłu prawie że niema, co powoduje duży import gotowych fabrykatów z zagranicy. — Gdy import na głowę ludności południ.-amerykańskiej wynosił w r. 1929 — 25,9 złotych dolarów, a w tem 9/10 gotowych fabrykatów, — do Polski import wynosił zaledwie 9,7 złotych dolarów na głowę ludności, t. j. 2,7 mniej, i w tem połowa surowców. — Chociaż w następnych latach ilość importu na głowę zmalała, jednakże stosunek pozostał prawie ten sam, bo gdy w roku 1933 import na głowę ludności południ.-amerykańskiej wynosił 8,4 złotych dolarów, — na głowę ludności polskiej — 3,3 złotych dolarów, t. j. 2,6 razy mniej, prawie jak w r. 1929.

Poniżej podana tablica VII wskaże nam, jak znikomy jest udział Polski w handlu zagranicznym krajów Am. Południowej. — Dla lepszego zobrazowania podajemy dane za r. 1929, t. j. przedkryzysowy i r. 1933 w pełni kryzysu.

Tablica VII Import i eksport krajów Ameryki Połudn. i udział w tem Polski.

	Ogólny											
	Import						Eksport					
	1929			1933			1929			1933		
		W tem z Polski			W tem z Polski			W tem do Polski			W tem do Polski	
	Tys. zł dolar.		%	Tys. zł dolar.		%	Tys. zł dolar.		%	Tys. zł dolar.		%
	(1)	*(2)*	*(3)*	*(1)*	*(2)*	*(3)*	*(1)*	*(2)*	*(3)*	*(1)*	*(2)*	*(3*
Kraje Ameryki Południowej, razem	**1 891 000**	*2 280*	*0,12*	**511 000**	*1 544*	*0,30*	**2 257 000**	*12 958*	*0,57*	**735 000**	*4 848*	*0,66*
Argentyna . .	820 000	*1 088*	*0,13*	228 900	*877*	*0,38*	908 200	*4 733*	*0,52*	285 500	*2 567*	*0,90*
Boliwja . . .	26 100	*10*	*0,04*	3 800	*4*	*0,11*	51 100	*22*	*0,04*	9 100	*3*	*0,03*
Brazylja . . .	421 700	*519*	*0,12*	136 900	*567*	*0,41*	461 500	*3 523*	*0,76*	174 000	*1 295*	*0,74*
Chili	196 800	*276*	*0,14*	22 100	*27*	*0,12*	282 800	*4 249*	*1,50*	43 800	*84*	*0,19*
Ekwador . . .	16 800	*3*	*0,02*	5 000	*6*	*0,12*	17 200	*12*	*0,07*	7 000	*49*	*0,70*
Kolumbja . .	123 000	*64*	*0,05*	32 900	*42*	*0,13*	123 500	*117*	*0,09*	47 100	*353*	*0,75*
Paragwaj . . .	13 200	*2*	*0,02*	4 400	*0*	*0,00*	12 800	*1*	*0,01*	6 100	*43*	*0,70*
Peru	76 000	*14*	*0,02*	15 100	*4*	*0,03*	116 800	*60*	*0.05*	37 800	*253*	*0,67*
Urugwaj . . .	92 000	*60*	*0,07*	28 500	*11*	*0,04*	92 000	*64*	*0,07*	31 300	*136*	*0,43*
Wenezuela . .	85 500	*235*	*0,27*	21 600	*5*	*0,02*	149 300	*95*	*0,06*	81 300	*63*	*0,08*
Kolonje:												
Gujana franc. .	2 000	—	*0,00*	2 000	—	*0,00*	1 000	*0*	*0,00*	1 000	—	*0,00*
Gujana hol. (Surinam) . .	3 400	—	*0,00*	2 100	—	*0,00*	3 000	*4*	*0,13*	1 500	*2*	*0,13*
Gujana brytyj.	10 400	*9*	*0,06*	7 100	*1*	*0,01*	11 900	*78*	*0,20*	9 000	*0*	*0,00*
Wyspy Falklandskie bryt. .	3 900			1 000			26 400			1 500		
Polska:	**349 100**			**92 100**			**315 700**			**107 800**		

[1] *Podług „Annuaire Statistuque de la Societé des Nations", Genève, 1934, str. 194.*
[2] *Podług Roczników Handlu Zagr. Rz. P., wyd. G. U. St., Warszawa, w relacji zł 8,90 za 1 zł dolara.*
[3] *W stosunku do importu, resp. eksport Krajów Ameryki Południowej.*

Dotychczas operowaliśmy liczbami, wykazującemi relacje handlowe Polski (wartościowe, procentowe i salda) do krajów południowo-amerykańskich w stosunku do całkowitego naszego importu i eksportu, — tablice dalsze, począwszy od tabl. VII, ujmują sprawę tych relacyj z odwrotnej strony, bo podają je (wartościowe i procentowe) w stosunku do całkowitego importu i eksportu krajów południ.-amerykańskich, poszczególnie i zbiorowo.

Zauważyć tutaj należy, że przy rozpatrywaniu danych, dotyczących stosunków handlowych krajów południowo-amerykańskich z Polską, trzeba zaznaczyć, iż jedynie dane, dotyczące przywozu do Polski, są zupełnie pewne, jako rejestrowane na naszej granicy. — Nie można tego powiedzieć o towarach, wywożonych od nas, albowiem zdarza się bardzo często, że towar, notowany na naszej granicy (a przeto wchodzący w odpowiednie zestawienia Gł. U. Stat.), jako idący np. do Argentyny, zostaje w następstwie kierowany przez eksportera gdzieindziej.

Z tablicy VII widać, że import z Polski do krajów południ.-amer. od r. 1929 do r. 1933 zwiększył się z 0,12 % do 0,30 % w stosunku do całego południ.-amerykańskiego importu, czyli 2,5 razy, — natomiast eksport z krajów południ.-amerykańskich do Polski wzrósł w tym samym okresie czasu z 0,57 % do 0,66 %, w stosunku do całego eksportu południ.-amerykańskiego, czyli zaledwie w 1,2 razy — znaczy że i tutaj, patrząc ze strony całokształtu handlu zagr. Południ. Ameryki w stosunku do Polski, stwierdzić można większy wzrost eksportu od nas do krajów Ameryki Południowej, od importu z Am. Południ. do nas.

Z tejże tablicy uwidocznia się jaskrawa dysharmonja między całokształtem handlu naszego do handlu Ameryki Południowej, a całokształtem handlu Ameryki Południowej do handlu naszego: gdy w roku 1929 import do nas z krajów Ameryki Południowej wynosił 3,71 % całego naszego przywozu, — to samo, t. j. eksport z krajów Am. Południ. do Polski w tymże roku w stosunku do całego południ.-amerykańskiego eksportu wynosił zaledwie 0.57 %, — gdy w roku 1929 eksport od nas do krajów południ.-amerykańskich wynosił 0,72 % całego naszego eksportu — to samo, t. j. przywóz do krajów południ.-amerykańskich z Polski wynosił zaledwie 0,12 % całego południ.-amer. przywozu. To samo daje się zaobserwować za r. 1933, gdy import do nas z krajów Ameryki Południowej wynosił 5,22 % całego naszego przywozu, — to samo, t. j. eksport z krajów Am. Południ. do Polski w stosunku do całego południ.-amery-

kańskiego eksportu wynosił 0,66%, — gdy eksport od nas do krajów połudn.-amerykańskich wynosił 1,43% całego naszego eksportu, — to samo, t. j. przywóz, do krajów połudn.-amerykańskich z Polski wynosił 0,30% całego połudn.-amerykańskiego przywozu.

Z powyższego jest widoczne, że chociaż, jak wiemy z poprzednich tablic, handlowe relacje nasze z krajami Am. Połudn. są bardzo małe w stosunku do całości naszego handlu zagranicznego, — relacje te z punktu widzenia całokształtu handlu zagr. Ameryki Południowej i jej poszczególnych krajów są jeszcze bardziej znikome, bo wyrażają w r. 1933 — 3% pro mille. Ujawnia się to nietylko co do całej Am. Połudn., lecz jeszcze gorzej, co do poszczególnych krajów. Są kraje, jak Ekwador, Paragwaj, Peru, do których przywozi się z Polski zaledwie 0,2% pro mille w stosunku do całości przywozu tych krajów.

O pojemności rynków południowo-amerykańskich mówią liczby tabl. VII, które wskazują, że np. w r. 1929, t. j. przed kryzysem, przywóz do krajów Am. Połudn. wynosił 1 891 milj. złotych dolarów, czyli był przeszło pięciokrotnie większy od całego polskiego eksportu. — Coprawda import ten spadł od tego roku bardzo, lecz relacja jego do naszego eksportu pozostała ta sama, również pięciokrotna.

Gdy z jednej strony do krajów Am. Połudn. jest olbrzymie zapotrzebowanie na gotowe fabrykaty, spowodowane brakiem, ew. niedostateczną produkcją miejscowego przemysłu, a chęć wyzbycia się wielkich ilości najrozmaitszych surowców, — z drugiej strony, t.j. ze strony Polski, jest chęć otrzymania rozmaitych surowców, a pozbycia się gotowych fabrykatów. — Jeżeli dodamy do tego nikłość dotychczasowej wymiany towarowej między Polską a krajami Am. Połudn. i bądź co bądź już rozpoczęte i coraz bardziej rozwijające się handlowe relacje między temi krajami, — przypuszczać należy, że istnieją wszelkie szanse do silnego wzmożenia obustronnych stosunków handlowych.

Jak pojemny jest rynek połudn.-amerykański i jak potrafiły go wyzyskać państwa europejskie dla swych celów eksportowych — wskazuje tabl. VIII, niżej podana. — Umyślnie z tablicy tej wyeliminowaliśmy kraje poza-europejskie, by handlową ekspansję Polski móc porównywać jedynie z państwami europejskiemi, stojącemi mniej więcej w jednakowych warunkach odległościowych i zbliżonych — gospodarczych.

Tablica VIII a. Import z państw europejskich do krajów Ameryki Południowej za rok 1931) w stosunku procentowym do ogólnego importu tych krajów.*

	Polska **)	Anglja	Austrja	Belgja-Luks.	Czechosłowacja	Danja	Finlandja	Francja	Grecja	Hiszpanja	Holandja	Jugosławja	Niemcy	Norwegja	Portugalja	Szwajcarja	Szwecja	Włochy	Z. S. S. R.
Argentyna [1]) . .	0,18	21,0	—	4,2	0,7	0,1	0,4	6,7	0,1	4,1	1,2	0,3	11,6	0,3	0,2	1,1	0,7	9,2	0,8
Boliwja [2])	0,08	16,5	—	—	—	—	—	3,2	—	0,9	—	—	17,0	—	—	—	—	3,4	—
Brazylja [1]) . . .	0,12	17,4	—	3,3	1,1	0,1	0,7	4,6	—	0,9	3,4	—	10,4	0,6	1,4	1,2	0,9	4,2	0,2
Chili [1])	0,11	16,0	0,1	2,7	0,2	0,4	—	5,9	—	1,4	1,7	—	16,5	1,0	—	0,7	1,9	2,9	—
Ekwador [2]) . . .	0,01	18,2	—	3,2	—	—	—	7,5	—	1,9	1,9	—	13,4	—	—	—	4,0	4,3	—
Kolumbja [1]) . .	0,10	16,1	—	4,1	—	—	—	5,4	—	1,9	4,1	—	12,4	—	—	—	—	3,4	—
Paragwaj [2]) . . .	0,00	12,3	—	4,5	—	—	—	3,8	—	5,6	1,2	—	9,9	—	—	—	—	6,0	—
Peru [1])	0,02	14,5	0,1	1,7	0,7	0,4	0,2	3,4	—	0,8	1,7	—	8,8	0,2	—	0,7	3,6	3,1	—
Urugwaj [2]) . . .	0,05	17,7	—	6,1	—	—	—	3,4	—	3,8	2,9	—	10,6	—	—	—	—	4,0	2,1
Wenezuela [2]) . .	0,09	12,0	—	3,8	—	—	—	6,6	—	2,6	6,9	—	11,7	—	—	—	—	3,4	—

Tablica VIII b. Eksport z krajów Ameryki Południowej do państw europejskich za rok 1931) w stosunku procentowym do ogólnego eksportu tych krajów Południowo-Amerykańskich.*

	Polska **)	Anglja	Belgja-Luks.	Danja	Finlandja	Francja	Grecja	Hiszpanja	Holandja	Jugosławja	Niemcy	Norwegja	Portugalja	Szwecja	Turcja	Włochy	Z. S. S. R.
Argentyna [1])	0,70	39,0	9,3	1,8	—	8,5	0,4	1,2	10,6	—	8,3	1,0	0,2	1,7	—	4,8	0,3
Boliwja [2])	0,03	82,1	—	—	—	0,1	—	—	—	—	1,0	—	—	—	—	0,3	—
Brazylja [1])	0,93	7,1	2,9	1,3	0,2	9,2	0,2	0,7	5,5	0,1	9,2	0,2	0,5	2,3	0,2	4,0	0,1
Chili [1])	0,12	14,3	3,8	0,1	—	5,2	—	0,03	1,0	—	5,0	0,05	—	1,3	—	3,9	—
Ekwador [2])	0,27	3,6	3,8	—	—	8,8	—	4,7	3,4	—	5,3	—	—	0,6	—	5,0	—
Kolumbja [1])	0,27	2,1	0,2	—	—	2,0	—	0,2	3,0	—	2,9	—	—	—	—	0,3	—
Paragwaj [2])	0,09	0,1	0,2	—	—	1,2	—	—	0,8	—	0,9	—	—	—	—	0,5	—
Peru [1])	0,39	21,5	0,9	0,5	—	1,4	—	0,1	2,4	—	8,7	0,7	0,4	0,1	—	0,3	—
Urugwaj [2])	0,38	35,7	4,5	—	—	11,7	—	0,6	3,2	—	14,5	—	—	—	—	7,4	1,2
Wenezuela [2])	0,12	2,1	0,1	—	—	2,2	—	1,1	0,8	—	3,0	—	—	—	—	0,2	—

Uwaga 1: Opuszcza się kolonje: Gujanę franc., hol. i bryt. oraz wyspy Falklandskie z powodu b. nieznacznych obrotów handlowych.

Uwaga 2: Państwa europ. pominięte w tych wykazach, nie mają, ew. mają minimalne stosunki handlowe z krajami południowo-amerykańskiemi.

*) *Rok 1931 jest najbardziej miarodajny, jako będący na przełomie kryzysu w Am. Południowej.*

**) *Dane, wyprowadzone z zestawień G. U. St. za r. 1931.*

[1]) *Źródło: „Recueil de Statistique de l'Inst. Intern. du Commerce", Bruxelles, 1933, str. 520, 522, 523, 532.*

[2]) *Źródło: „Statistiques du Commerce Exterieur", S-té des Nations, Genève, 1933, str. 42, 97, 210, 293. 297.*

Tablice: VIIIa i VIIIb — wykazują, jak znikome są nasze stosunki handlowe z krajami Ameryki Południowej w porównaniu z państwami europejskiemi. Gdy Anglja, Niemcy posiadają eksport kilkunastoprocentowy w stosunku do całego importu krajów Ameryki Południowej, a Francja, Włochy od 3 do 9 %, czyż nie przystoi Polsce ze swoją rozwiniętą produkcją znaleźć się w jednym szeregu z państwami jak Belgja, Holandja, Hiszpanja, mającemi mniej więcej 1—6 % eksportu w stosunku do całego importu krajów Ameryki Południowej? — Tymczasem import Polski do tych krajów waha się w granicach 0,00—0,18 %, czyli kilkaset razy mniejszych. — Za wyjątkiem Austrji, Danji i Grecji żadne z podanych tutaj państw nie ma tak niskich pozycyj eksportowych do krajów Am. Południowej.

Trochę lepiej przedstawia się sytuacja Polski w sprawie importu do nas z krajów Am. Połudn., — jest to, naturalnie, niekorzystne dla każdego kraju, gdy import przeważa eksport, jednakże w niektórych wypadkach może znakomicie się przyczynić do wzmożenia eksportu, — potrzeba jednak do tego rozumnej, jednolitej polityki towarowo-wymiennej, mającej na oku nie korzyści pojedyńczych eksporterów, lecz dobro ogólne naszej gospodarki krajowej. — W imię tego powinno się odpowiednio działać, nie szczędząc początkowo nawet większych kosztów, — wzamian otrzymać będzie można nietylko olbrzymie zwiększenie wzajemnych obrotów towarowych, lecz i stałą przyjaźn krajów odbiorczych, jak to się zwykle w świecie dzieje, gdy dwaj uczciwi kontrahenci rozumieją własne swe interesy i w imię tych właśnie własnych interesów dojdą do porozumienia i rozpoczną akcję kupna-sprzedaży.

* * *

Wszystko to, co powyżej zostało napisane, — dążyło do wykazania wysokości naszego obrotu towarowego z krajami południ.-amerykańskiemi, stopnia jego rozwoju, jak również ważności i wielkości rynków południowo-amerykańskich, które dla eksportu polskiego powinniśmy usilnie zdobywać.

Jak widzieliśmy, stosunki te są bardzo małe, jednak rozwijają się pomyślnie i mogą dalej rozszerzać się w kierunku dla Polski pożądanym. By zdać sobie sprawę, w jaką stronę rozwój ten ma się kierować, musimy zbadać strukturę handlu zagranicznego krajów Ameryki Południowej, t. j. poznać towary, jakie import poszczególnych południ.-amer. krajów sprowadza do siebie, a jakie eksportuje. Musimy to zestawić z artykułami naszego przywozu i wywozu, a wtedy powstanie obraz, malujący handlowe możliwości nasze w stosunku do krajów Ameryki Południowej i odwrotnie.

Przegląd taki dadzą dwie tablice IX i X, opracowane podług danych, publikowanych przez międzynarodowe biura statystyki handlu światowego Ligi Narodów w Genewie i Instytutu Handlu Międzynarodowego w Brukseli.

Tablica IX przedstawia zestawienie ważniejszych artykułów, wywożonych z krajów Ameryki Południowej, tablica X — takież zestawienie ważniejszych towarów, przywożonych do krajów Ameryki Południowej. — W obu tablicach są uwzględnione jedynie towary, interesujące handel polski, więc np. ropa naftowa i jej przetwory, cukier, zboże, mięso i inne artykuły, chociaż eksportowane w dużej ilości z krajów Ameryki Południowej, nas nie interesują z racji posiadania ich u siebie i prowadzonego niemi własnego eksportu i dlatego z zestawień tabl. IX są wyeliminowane. W tablicach są uwzględnione jedynie artykuły, mogące służyć do obustronnej wymiany, i to najważniejsze.

Obie tablice są zestawione w metrycznych tonach, albowiem jest to stały miernik, — dane wartościowe, wyrażone w złotych lub dolarach, jako ulegające stałym wahaniom z racji zniżki lub zwyżki cen, nie mogą służyć w tym wypadku dla celów porównawczych i orjentacyjnych.

Dla przejrzystości obok liczb, dotyczących wielkości importu resp. eksportu z krajów Ameryki Południowej, podajemy liczby, wskazujące na wysokość udziału Polski w tej wymianie, a opracowane podług roczników statystyki polskiej. — Dla zorjentowania się w możliwościach wywozowych, resp. przywozowych Polski podajemy w ostatniej rubryce wielkość tonnażu ogólnego naszego importu, resp. eksportu za r. 1933. — Rok ten wybraliśmy dlatego, że stoi na przełomie kryzysu i zapoczątkowania pewnej stabilizacji, obserwowanej dla naszego handlu zagranicznego w okresie czasu 1933—1935 r., czyli rok względnie miarodajny. Za ten sam rok są podane dane, dotyczące udziału handlu polskiego w imporcie i eksporcie południowo-amerykańskim. — Dane dla krajów Ameryki Południowej są opracowane za rok 1931, jako najbardziej miarodajny, dla tamtejszych stosunków.

Pozycje, zaznaczone kreską, wskazują, że niema co do nich dokładnych danych. — Wielokrotnie w zestawieniach międzynarodowych, skąd braliśmy potrzebne nam liczby, niema danych za potrzebny nam rok, — wtedy podajemy rok najbliższy. W razie takich i innych odstępstw od przyjętego szablonu, — podajemy odpowiednie odsyłacze na samej tablicy.

Zgóry zaznaczamy, że z powodu kolosalnej pracy przy zestawieniu podanych liczb w tabl. IX i X są możliwe pewne omyłki,—przypuszczać jednak należy, że, jeżeli są, to względnie niewielkie i w minimialnej ilości.

Z tablicy IX możemy wyciągnąć cały szereg wniosków, a mianowicie:

1. nieomal każdy kraj Ameryki Południowej posiada oprócz wielu innych pewien specjalny artykuł wywozowy, który go charakteryzuje, i tak Argentyna — produkty rolnictwa i hodowli bydła, dodatkowo drzewo quebrachowe, Boliwja — rudy, specjalnie cynowe, Brazylja — produkty rolnictwa i hodowli, głównie kawa i kakao oraz kauczuk, Chili — bogactwa mineralne, głównie rudy miedziane i saletrę oraz szlachetne gatunki drewna, Ekwador — nic ważniejszego, Kolumbja — kawa i banany, Paragwaj — drewno egzotyczne, tytoń, Peru — bawełna i miedź, Urugwaj — produkty hodowli zwierząt, wreszcie Wenezuela — kawa i kakao oraz asfalt przy złożach ropy naftowej. — Do tego dochodzi produkcja cukru prawie we wszystkich krajach Am. Połudn. oraz złoża ropy naftowej głównie w Wenezueli, Peru i Kolumbji, te dwie ostatnie produkcje naszego handlu zagranicznego nie interesują. — Specjalności wyżej wymienione mają duże zapotrzebowania w Polsce i w pierwszym rzędzie powinny być uwzględniane przy obustronnej wymianie handlowej,
2. udział Polski w ogólnym eksporcie z krajów Am. Połudn. jest bardzo niewielki i względnie mało urozmaicony. Największe pozycje mamy z Argentyną: ekstrakty quebrachowe i lniane siemię, najbardziej urozmaicone z Brazylją, skąd importujemy głównie kawę, kakao, wysokoprocentowe rudy żelazne i inne. — Pozatem przywozimy większe ilości produktów hodowli zwierząt z Argentyny, Brazyłji, Chili, Kolumbji, Paragwaju i Urugwaju. Innych produktów importujemy niewiele i w bardzo małych ilościach wynoszących kilkaset ew. kilkadziesiąt tonn rocznie,
3. na specjalną uwagę zasługuje fakt, że nie korzystamy z wielu produktów połudn.-amerykańskich, doskonale nadających się do importu do Polski, jak np. bawełna, ryż, konserwy i ekstrakty mięsne, wełna, miedź, cyna, rozmaite rudy,
4. dodać jeszcze należy, że połudn.-amerykańskie kolonje (Gujany) eksportują duże ilości ryżu, rumu i bananów, i tak [1]): Gujana angielska około 29 tysięcy tonn ryżu, około 25 tys. hektolitrów rumu, — Gujana holenderska (Surinam) około 1400 hektolitrów rumu, około 3 tysięcy tonn ryżu, przeszło 3 tys. tonn kawy, — Gujana francuska eksportuje rozmaite gatunki drewna egzotycznego, fosfaty, rum,

[1]) Źródło: „The Statesman's Year-book", London, 1934, str, 336, 933, 1155.

Wykaz niektó-

eksportowanych z krajów Ameryki Południowej

Tablica IX

Produkty *pochodzenia:*	Argentyna		Boliwja		Brazylja		Chili	
	Eksport		Eksport		Eksport		Eksport	
	ogólny	*do Polski*	*ogólny*	*do Polski*	*ogólny*	*do Polski*	*ogólny*	*do Polski*
	tony		tony		tony		tony	
Roślinnego:								
Banany	—	—	—	—	—	—	—	—
Bawełna surowa	—	—	—	—	21 000	—	—	—
Drewno egzotyczne . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Kakao surowe	—	—	—	—	76 000	*369*	—	—
Kawa surowa	—	—	—	—	1 071 000	*5 102*	—	—
Kapelusze panamskie . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Kauczuk surowy	—	—	2 000	—	13 000	*10*	—	—
Makuchy bawełniane . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Oleje roślinne	—	—	—	—	—	—	—	—
Orzechy amer. i kamienne	—	—	—	—	29 000	*35*	—	—
Pomarańcze	—	—	—	—	—	—	—	—
Ryż	—	—	—	—	90 400	—	—	—
Quebracho ekstrakt su chy	176 000	*12 443*	—	—	—	*269*	—	—
Siemie lniane	1 880 000	*11 013*	—	—	—	—	—	—
Tytoń w liściach i wiązkach	—	—	—	—	37 000	*114*	—	—
Wosk Carnauba	—	—	—	—	7 500	*17*	—	—
Zwierzęcego:								
Konserwy mięsne	56 000	—	—	—	—	—	—	—
Mięsny ekstrakt	—	—	—	—	—	—	—	—
Skóry świeże i solone . .	133 000	*2 157*	—	—	56 000	*2 138*	5 500	*258*
Skóry suszone		*1 000*				*213*		—
Tłuszcze i łój zwierzęcy .	61 000	*3 823*	—	—	—	*109*	—	—
Wełna surowa	130 000	*3 544*	—	—	7 000	*33*	10 100	*43*
Mineralnego:								
Asfalt	—	—	—	—	—	—	—	—
Jod	—	—	—	—	—	—	100	—
Metale: miedź surowa . . .	—	—	—	—	—	—	212 000	*305*
ołów surowy . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
platyna surowa . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Rudy: cynowe	—	—	55 700	—	—	—	—	—
cynkowe	—	—	14 600	—	—	—	—	—
manganowe . . .	—	—	—	—	24 893	—	—	—
miedziane	—	—	2 000	—	—	—	25 500	—
ołowiane	—	—	6,700	—	—	—	—	—
żelazne 50% wyż.	—	—	—	—	—	*7 749*	—	—
Saletra	—	—	—	—	—	—	1 455 000	—

[1]) *tysięcy;* [2]) *miljonów;* [3]) *klg.;* [4]) *tysiące m*^{3}*;* [5]) *dane za r. 1934;* [6]) *metalicznej cyny.*

Źródło: „Statistiques du Commerce Extérieur", S-te des Nations, Genève 1933, str. 25, 44, 48, 65, 73, 99, 212, 221, 295, 299,.

Źródło danych, dotyczących statystyki polskiej, są zaczerpnięte z Rocznika Polskiego Handlu Zagr., wydawn. G. U. S.

rych produktów,
z uwzględnieniem eksportu do Polski.

Ekwador		Kolumbja		Paragwaj		Peru		Urugwaj		Wenezuela		Ogólny Import do Polski
Eksport		Eksport		Eksport		Eksport		Eksport		Eksport		
ogólny	*do Polski*	*ogólny*	*do Polski*	*ogólny*	*do Polski*	*ogólny*	*do Polski*	*ogólny*	*do Polski*	*ogólny*	*do Polski*	tony r. 1933
tony		tony		tony		tony		tony		tony		
—	—	97 200	*170*	—	—	—	—	—	—	—	—	([5]) 2 125
—	—	—	—	2 800	—	46 200	*981*	—	—	—	—	58 423
—	—	—	—	37 008 [4]) 8	—	—	—	—	—	2 200	—	248
14 600	*210*	—	—	—	—	—	—	—	—	16 100	*179*	7 240
8 300	—	182 000	*267*	—	—	—	—	—	—	56 000	*80*	7 569
[2]) 2	—	6,7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	250	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 358
—	—	—	—	—	—	36 000	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	57	—	900	—	—	—	—	—	2 517
20 400	*120*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 843
—	—	—	—	[2]) 75	—	—	—	—	—	—	—	2 522
8 300	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	63 846
—	—	—	—	35 800	*764*	—	—	—	—	—	—	14 845
—	—	—	—	—	—	—	—	133 000	*119*	—	—	12 984
—	—	1 040	—	9 500	—	—	—	—	—	—	—	5 957
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	118
—	—	—	—	4 800	—	—	—	28 900	—	—	—	—
—	—	—	—	500	—	—	—	900	—	—	—	129
400 }	—	7 400 }	*17*	[1]) 356 }	*115*	2 100 }	*52*	19 400	*113*	1 900 }	—	14 833
			1 270			—	*78*	4 000	*220*		—	8 203
—	—	—	—	1 400	—	—	—	15 900	—	—	—	18 537
—	—	—	—	—	—	4 200	—	65 600	*244*	—	—	17 032
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20 200	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10
—	—	—	—	—	—	44 400	—	—	—	—	—	7 096
—	—	—	—	—	—	300	—	—	—	—	—	104
—	—	1,3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	([3]) 30
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	([6]) 587
—	—	—	—	—	—	15 900	—	—	—	—	—	112 357
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38 265
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	3300	—	—	—	—	—	3 768
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	144 321
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Wykaz niektó-

Tablica X *importowanych do krajów Ameryki Południowej*

Artykuły	Argentyna Import ogólny	Argentyna Import z Polski	Boliwja Import ogólny	Boliwja Import z Polski	Brazylja Import ogólny	Brazylja Import z Polski	Chili Import ogólny	Chili Import z Polski
	tony		tony		tony		tony	
Spożywcze: Sól	—	—	*) —	—	—	—	—	—
Tytoń i wyroby	12·800	—	—	—	—	—	—	—
Skóry wyprawione i wyroby	—	—	—	—	400	—	—	—
Drewno iglaste i wyroby	1) 19,3	*4 087*	35·900	—	31·000	—	1) 18	—
Cement	178·000	—	11·600	—	114·000	—	72·000	—
Szkło, porcelana, fajanse	—	—	2·300	—	6·500	—	6·800	—
Węgiel, koks, brykiety	2 644·000	*7·990*	19·200	—	1 285·000	—	—	—
Kauczukowe wyroby	6·000	—	200	—	3·300	—	—	—
Chemiczne: Chem. i Farm. Wyroby	a) 166·000 (łącznie)	*313*	2·000	*50*	42·000	*18*	*) 25·200 (łącznie)	*515*
Farby i Barwniki		*63*	900	—	—	*242*		—
Parafina i woski		—	2·300	—	—	—		—
Materjały wybuchowe		—	2·200	—	600	—		—
Zapałki	—	—	—	—	—	—		—
Żelazne i stalowe: Żelazo i stal Blacha	a) 457·000 (łącznie)	—	8·500	—	26·000	*928*	53·600	—
Wyroby		*200*	16·700 (łącznie)	—	101·600 (łącznie)	*13 976*	—	*5*
Rury		*7·014*		—		*123*	18·000	*15*
Metale i wyroby, oprócz żelaza	a) 76·000	*15*	—	—	—	—	600	—
w tem: cynk i wyroby	—	—	—	—	—	—	—	—
Maszyny i aparaty	a) 53·000 (łącznie)	*180*	7·500 (łącznie)	—	18·500 (łącznie)	*54*	5·000 (łącznie)	—
Elektryczne maszyny i przybory		—		—		—		—
Środki lokomocji:								
statki	—	—	—	—	—	—	—	—
samochody	2) 12,6	—	—	—	2) 4,4	—	1·200	—
samoloty	—	—	—	—	—	—	—	—
wagony, lokomotywy	p. maszyny	—	—	—	9·300 (łącznie)	—	1·100	—
rozmaite	—	—	1·800	—		—	2·600	—
Papier, tekt. i wyr. Surowce	160·000	*410*	1·600	—	33·000	*600*	—	—
Włókniste materjały i wyroby razem	a) 181·000	*221*	—	—	—	*54*	—	—
w tem:								
Bawełniane tkaniny, przędza i t. p.	17·000	—	1·700	—	2·000	—	4·900	—
Jedwabne tkaniny, przędza i t. p.	500	—	30	—	500	—	100	—
Wełniane tkaniny, przędza i t. p.	2·100	—	300	—	1·300	—	800	—
Tkaniny workowe i worki	31·000	*211*	1·300	—	—	—	12·700	—
Konfekcja: Kapelusze męskie	—	—	100	—	—	—	—	—
Obuwie	—	—	40	—	—	—	—	—
Odzież	—	—	100	—	—	—	—	—

1) *miljony* m^3; 2) *tysiące sztuk;* 3) *tysiące metrów;* 4) *sztuk;* 5) *w tem szyny* 43·730 tonn; *) *rok*

Źródło: „Statistiques du Commerce Extérieur" S-té des Nations, Geneve, 1933, str. 23, 43, 47, 64

a) Źródło: „Recueil de Statistique de l'Institut International du Commerce", Bruxelles, 1934, str. 1285, 1286

rych artykułów
z uwzględnieniem importu z Polski.

Ekwador		Kolumbja		Paragwaj		Peru		Urugwaj		Wenezuela		Ogólny Eksport z Polski
Import		Import		Import		Import		Import		Import		
ogólny	z Polski	ogólny	z Polski	ogólny	z Polski	ogólny	z Polski	ogólny	z Polski	ogólny	z Polski	tony r. 1933
tony		tony		tony		tony		tony		tony		
		**)		a)		**)						
—	—	—	—	9·325	—	—	—	—	—	—	—	19·784
—	—	—	—	—	—	100	—	—	—	—	—	—
30	—	400	—	—	—	—	—	—	—	100	—	52
700	—	7·500	—	—	—	—	—	—	—	6·200	—	1·716·720
13·100	—	72·900	—	2·577	—	30·800	—	5·500	—	82·100	—	2·205
900	—	8·600	—	—	—	—	—	—	—	4·900	—	2·859
—	—	—	—	—	—	36·600	—	393·000	—	—	—	9·273·789
—	—	—	—	—	—	500	—	800	—	600	—	694
3·100	*61*	8·300	—	794	—	—	*34*	—	*57*	2·300	—	173·231
400	—	—	—	—	—	3·000	—	—	—	—	—	3·982
—	—	—	—	—	—	2·700	—	—	—	—	—	22·837
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	400	—	152
100	—	—	—	—	—	400	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	1·838	—	13.600	—	—	—	8·100	—	244·150
			15	—						14·300	*8*	5) 54·985
{ 12·000	*68*	{ 53·300			*11*	{ 8·400	*5*	{ 51·300				
			166	—	—		—		*57*	7·300	*44*	28·962
—	—	—	—	—	—	4·600	—	—	—	—	—	73·642
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	72·184
	—	31·100	—	—	—	—	—	—	—	6·300	—	3·036
{ 1·300												
	—	13·700	—	—	—	—	—	—	—	2·400	—	109
—	—	900	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4) 10
4) 175	—	2·400	—	—	—	2) 1,4	—	2) 1,7	—	4·500	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4) 15
—	—	1·700	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1·692
2·000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	172
2·400	—	9·800	—	—	—	10·800	—	10·800	—	4·500	—	14·928
—	—	—	*23*	—	—	—	—	—	—	—	—	16·362
900	—	5·700	—	4·084	—	—	—	—	—	3·000	—	1·519
3) 373	—	100	—	—	—	—	—	30	—	—	—	747
3) 383	—	400	—	—	—	—	—	100	—	100	—	2·207
1·100	—	4·100	—	1·042	—	—	—	3·700	—	1·000	—	1·137
3) 110	—	130	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9
3) 500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1·850

*1929; **) rok 1930.*
72, 98, 220, 294, 298.
Uwaga: Pozycja „Materjały Wybuchowe" obejmuje również broń i amunicję.

5. jak dalece jest lekceważony rozwój naszego handlu z krajami Ameryki Południowej, widzimy (r. 1933), że:
   importujemy do Polski 58 423 tonn bawełny, a w tem zaledwie 981 tonn z Am. Południ.,
   importujemy do Polski 7 240 tonn kakao, a w tem zaledwie 758 tonn z Am. Południ.,
   importujemy do Polski 3 358 tonn kauczuku, a w tem zaledwie 10 tonn z Am. Południ.,
   importujemy do Polski 2 517 tonn olejów roślinnych, a w tem nic z Am. Południ.,
   importujemy do Polski 63 846 tonn ryżu, a w tem nic z Am. Połud.
   importujemy do Polski 5 957 tonn tytoniu, a w tem 114 tonn z Am. Południ.,
   importujemy do Polski 17 032 tonn wełny, a w tem 3 821 tonn z Am. Południ.,
   importujemy do Polski 7 096 tonn miedzi, a w tem 305 tonn z Am. Południ.,
   importujemy do Polski 112 357 tonn rudy cynkowej, a w tem nic z Am. Południ.,
   importujemy do Polski 38 265 tonn rudy manganowej, a w tem nic z Am. Południ.,
   importujemy do Polski 3 768 tonn rudy ołowianej, a w tem nic z Am. Południ.,
   importujemy do Polski 144 321 tonn rudy żelaznej wysokoprocentowej w tem 7 749 tonn z Am. Południ.

Zaledwie kawa, ekstrakt quebrachowy i lniane siemię mają pełnię praw w polskim imporcie z krajów Ameryki Południowej.

Zestawienia tablicy X, jako ilustrujące charakter towarowy naszego wywozu do krajów Am. Południ., są o wiele ważniejsze, ciekawsze i bardziej jaskrawo stwierdzające niedostatek naszej ekspansji handlowej do tych krajów. — Z tablicy tej wyciągamy wnioski:

1. w przeciwieństwie do eksportu, — import do krajów Am. Południ. nie wykazuje specjalnego uprzywilejowania niektórych towarów przez poszczególne kraje, — każdy kraj Am. Południ. sprowadza do siebie w olbrzymiej większości artykuły gotowe (fabrykaty) ze wszystkich dziedzin produkcji przemysłowej. — Mając własny przemysł mało rozwinięty, za wyjątkiem Brazylji i Argentyny, kraje Ameryki Południowej przedstawiają rynek niesłychanie pojemny i chłonny z potrzebami jaknajbardziej rozmaitemi,

2. największe i najbardziej urozmaicone obroty w dziedzinie naszego eksportu do krajów Am. Południ. mamy z Argentyną i Brazylją, do Paragwaju najmniejsze, bo posyłaliśmy tam tylko jeden gatunek towaru i to w minimalnej ilości, do innych krajów dostarczamy po dwa gatunki towarów, również w bardzo małych ilościach,

3. lekceważenie naszego eksportu do krajów Ameryki Południowej przejawia się najdobitniej w tem, że mamy cały szereg ważnych i wybitnie eksportowych artykułów, których nie wywozimy wcale, jak np.:

sól, której ogółem eksportujemy w ilości 19 748 tonn, — nie idzie wcale,

szkło, porcelana, fajans, które ogółem eksportujemy w ilości 2 859 tonn, — nie idzie wcale,

cement, który ogółem eksportujemy w ilości 2 205 tonn, — nie idzie wcale,

parafina i woski, które ogółem eksportujemy w ilości 22 837 tonn, — nie idzie wcale,

albo też niepomiernie mało w stosunku do całego naszego eksportu, jak (rok 1933):

drewno, ogólny wywóz z Polski	1.716 720 tonn
do Am. Południ. zaledwie	4 087 ,,
węgiel, ogólny wywóz z Polski	9 273 789 ,,
do Am. Południ. zaledwie	7 990 ,,
wyroby chem. i farmac., ogólny wywóz z Polski	173 231 ,,
do Am. Południ. zaledwie	1 048 ,,
farby i lakiery, ogólny wywóz z Polski . . .	3 982 ,,
do Am. Południ. zaledwie	305 ,,
żelazo i stal, ogólny wywóz z Polski . . .	244 150 ,,
do Am. Południ. zaledwie	928 ,,
metale i wyroby, ogólny wywóz z Polski .	73 642 ,,
do Am. Południ. zaledwie	15 ,,
maszyny i aparaty, ogólny wywóz z Polski .	3 036 ,,
do Am. Południ. zaledwie	234 ,,
papier i wyroby, ogólny wywóz z Polski .	14 928 ,,
do Am. Południ. zaledwie	1 010 ,,
	i t. p.

Zauważyć tutaj należy, że w pozycji ,,drewno" jest wliczonych 2 359 tonn dykt (forniery klejone), w pozycji ,,wyroby chem. i farmac." — 1 004 tonn karbidu, w pozycji ,,farby i lakiery" —

305 tonn bieli cynkowej, w wyrobach żelaznych — 171 tonn blaszanych naczyń emaljowanych, wreszcie w pozycji „metale i wyroby" 15 tonn blachy cynkowej.

* * *

Zadaniem tego artykułu nie jest ujmowanie stosunków naszych z krajami Ameryki Południowej w ramy handlowe lub przedstawianie konkretnie opracowanych wniosków, co do szczegółów naszej wymiany towarowej z temi krajami. Celem niniejszego szkicu jest zobrazowanie tego zagadnienia z ogólnego punktu widzenia w związku z korzyściami, jakie mogą spowodować dla naszego kraju.

Jeżeli dla tego celu wybrałem sobie kraje Ameryki Południn., to dlatego, że uważam kraje te za teren najbardziej nadający się dla naszej ekspansji handlowej ze wszystkich rynków zamorskich, a to dlatego:

1. pojemność rynku mierzy się nie wielkością przestrzeni, a nawet ludności, lecz wymaganiami jego mieszkańców. — Otóż, kraje Am. Południn. posiadają ludność w olbrzymiej większości rasy białej lub z niej powstałej, która ma dość znaczne zapotrzebowania na wytwory kultury europejskiej,

2. bogactwa naturalne wszystkich bez wyjątku krajów Am. Południowej, eksploatowane w coraz większych rozmiarach, i ich eksport dają duże środki materjalne w ręce ich mieszkańców, — a ponieważ miejscowe przemysły fabryczne za wyjątkiem Argentyny, Brazylji i ew. Chili są słabo rozwinięte, — zapotrzebowanie na rozmaite towary musi być przeważnie pokrywane importem z zagranicy. Import ten jest duży, bo wynosi na głowę ludności prawie trzykrotnie więcej, jak w Polsce,

3. w niektórych krajach zamorskich, jak: St. Zjedn. Am. Północnej, Kanada, Japonja jest olbrzymio rozwinięty przemysł fabryczny, wyroby przemysłu tego nietylko zaspakajają wszelkie zapotrzebowania miejscowych mieszkańców, lecz w olbrzymiej ilości idą na eksport. Inne kraje zamorskie, jak: Australja, Nowa Zelandja, Unja Południowo-Afrykańska rozwinęły swój przemysł w czasie wielkiej wojny, przemysł ten w przeważnej części pokrywa wielkie zapotrzebowania b. zamożnej ludności tych krajów, brakujące artykuły fabryczne dostarcza przeważnie Anglja na zasadzie wzajemności, obowiązującej w Imperjum Brytyjskiem. — Pozostają rynki zamorskie z ludnością kolorową

w Azji i Afryce. — Co do rynków azjatyckich, są one olbrzymie, lecz zdobywać je można bardzo powolnie i z wielkim mozołem, rynki zaś afrykańskie, poza ich północną częścią, posiadają bardzo małe zapotrzebowania na europejskie fabrykaty ze względu na prymitywny stan kulturalny tamtejszych mieszkańców. — Naturalnie, ekspansja polskiego eksportu powinna iść na wszystkie rynki świata, najłatwiejszą jednak i najbardziej racjonalną jest penetracja naszych artykułów do krajów Am. Południowej,

4. system ekspansji handlowej, polegający na wielkich zbiorowych zakupach przy jednoczesnych wielkich sprzedażach z rozliczeniami w walucie danego kraju (t. j. pieniądzem, wpływającym do jednej kasy za towary importowane, reguluje ta sama kasa należności eksportowe za towary wywożone) najlepiej daje się zastosować w stosunkach handlowych z krajami Am. Połudn., bo różnorodność surowców połudn.-amerykańskich pozwala na ogromny ich import do kraju z regulowaniem należności w walucie odnośnego połudn.-amer. kraju, którą rozporządzać będziemy za dostarczone wzamian artykuły fabryczne naszego przemysłu, wreszcie

5. państwa najwięcej eksportujące artykułów przemysłu fabrycznego, jak St. Zjedn. Am. Półn., Kanada, Japonja, Anglja, Francja, Belgja, Holandja, nawet Hiszpanja i Portugalja, a obecnie i Italja, mają własne kolonje, skąd sprowadzać mogą dowolne ilości surowców. — Surowce Ameryki Południowej nie interesują tych państw w takiej mierze, jak Polskę, obok Rzeszy Niemieckiej, które znajdują się w sytuacji, że potrzebują bardzo wielu surowców, a nie mają własnych kolonij, skąd możnaby je sprowadzać. — Czyż nie lepiej wejść w porozumienie z krajami połudn.-amerykańskiemi, które tych surowców mają nadmiar i brać je stamtąd, dając pokrycie należności za nie artykułami naszego przemysłu fabrycznego w rozrachunku, jak wyżej, aniżeli sprowadzać z rozmaitych innych krajów i kolonij, gdzie podobna kompensata nie może mieć miejsca z racji rozwoju miejscowego przemysłu lub też braku zapotrzebowania na artykuły fabryczne ze strony miejscowej ludności.

Z tych wszystkich powodów uważam, że ekspansja naszego eksportu w pierwszym rzędzie iść powinna w kierunku Krajów Ameryki Południowej. — I dlatego, dla usprawiedliwienia mego zdania, starałem się zobrazować w możliwie przejrzysty, a wyczerpujący sposób, stan obecny naszych stosunków handlowych z temi krajami, — przedstawić w przy-

bliżeniu ogrom tamtejszego rynku i usilne ubieganie się państw przemysłowych o jego opanowywanie. Wskazałem następnie na główne artykuły południ.-amerykańskiego przywozu i wywozu, porównywując ilości te z obecnym stanem przywozu i wywozu z Polski. — Wskazuje to wszystko wyraźnie na olbrzymie możliwości naszej ekspansji handlowej do Krajów Am. Południ., co można niewątpliwie osiągnąć i stale je rozwijać przy poparciu naszego Rządu, a dobrej woli i zrozumieniu naszych sfer gospodarczych.

Ażeby ekspansja ta była możliwa do osiągnięcia i w rezultatach dodatnia, — musimy wzorować się na tych posunięciach, jakie czyniły i czynią państwa, panujące na tych rynkach, a które posiadają w tych krajach własne i od szeregu lat zaprowadzone aparaty ekspansji gospodarczej z własnemi wielkiemi domami importowemi, składami, magazynami i falangami komisjonerów, wszystko przystosowane do wymagań i interesów danego kraju, jak również odpowiednią flotę handlową.

Importerzy południ.-amerykańscy, wobec doskonale zorganizowanego nacisku eksportowego z innych krajów i ustalonej opinji o danych artykułach, nie interesują się bliżej, a zwłaszcza z własnej inicjatywy, artykułami eksportu polskiego. — Wzmożenie jednak ekspansji eksportu polskiego na rynkach południ.-amerykańskich nie natrafiłoby na zasadnicze przeszkody, o ile dane artykuły będą konkurencyjne oraz oferowane i dostarczone zgodnie z wymogami i potrzebami rynku. — Jest to zgodna opinja naszych przedstawicieli handlowych przy tamtejszych placówkach konsularnych Rz. Polskiej.

Rozwój naszych stosunków handlowych z krajami Ameryki Południowej jest możliwy do zrealizowania przy conditio sine qua non stworzeniu instytucji z łona naszych sfer gospodarczych, któraby ujęła ster tej pracy w swe dłonie, kierowała wszelkiemi posunięciami i realizowała program silnej rozbudowy naszych stosunków handlowych, przedewszystkiem z krajami Am. Południ., a następnie z innemi zamorskiemi rynkami.

MGR. BOLESŁAW KOSELNIK

ADMINISTRACJA PORTU GDYŃSKIEGO

1. Uwagi ogólne o zasadach administracji portów morskich

Zanim zostanie podanych kilka uwag o sposobie administrowania morskiemi portami handlowemi, nie będzie rzeczą zbędną przytoczenie przynajmniej ogólnej definicji istoty portu morskiego.

A. Picard w swym traktacie p. t. „Traité des Eaux" daje następującą definicję portów morskich:

„Portami są miejsca, przygotowane przez naturę, a ulepszone, względnie przystosowane przez sztukę techniczną, do których okręty morskie mogą zawijać, bądź w celu załadowania lub wyładowania towarów względnie pasażerów, bądź w celu schronienia się w czasie niepogody lub dla dokonania napraw".

Ta ogólnikowa definicja nie daje wyczerpującego pojęcia o portach morskich, a zwłaszcza o typie nowoczesnych portów morskich. W określeniu tem nie wspomina się wcale o istotnych cechach, jakiemi porty różnią się od przystani. Każdy port bowiem poza warunkami naturalnemi, czy sztucznemi, jakiemi przystań służy żegludze, posiada w pierwszym rzędzie odpowiednie urządzenia przeładunkowe i składowe, — specjalne urządzenia, ułatwiające lądowanie pasażerów, a ponadto odpowiednich rozmiarów obrót towarowy, uważany ogólnie za kryterjum wielkości danego portu.

Definicja A. Picarda została rozszerzona przez prezydenta Rady Administracyjnej portu autonomicznego w Bordeaux, P. A. de Viala i dyrektora tegoż portu inż. F. Leveque'a, którzy w swym traktacie dodają do określenia A. Picarda, że port nowoczesny jest węzłem, łączącym drogi morskie i lądowe. Z określenia tego wynika, że port w dziedzinie przewoźnictwa jest jakby ogniwem, łączącem transportowy aparat morski i lądowy.

B. Cunningham w książce p. t. „Administracja portu" przytacza definicję amerykańską, podobną do wyżej podanej. Mówi się tam,

że port, będąc obsługiwany zarówno przez ląd, jak i przez wodę, jest członem, wiążącym dwie odmienne, lecz współzależne formy transportu, co usprawiedliwia pogląd, że z punktu widzenia portu przewóz lądem do i od portów jest niemniej ważny od przewozu morzem do i od portów.

Bohdan Nagórski, dyrektor portu gdańskiego (Rada Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku), w rozprawie pod tytułem ,,Administracja portowa", dla odróżnienia portu od miasta portowego, daje następujące określenie: ,,Pod słowem port rozumiemy tutaj, w odróżnieniu od szerszego pojęcia miasta portowego, wszystkie miejsca i urządzenia, przeznaczone dla postoju statków, dla wyładunku i naładunku towarów na statki, oraz dla mniej lub więcej przejściowego składowania tych towarów przed załadunkiem względnie po wyładunku". W określeniu tem nie wspomina się zupełnie, że port służy również dla obsługi ruchu pasażerskiego.

W ,,Podręcznej encyklopedji", wydanej przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Poznaniu, p. Juljan Rumel, były dyrektor Żeglugi Polskiej w Gdyni, daje dla portu następujące poglądowe określenie:

,,Port jest miejscem dogodnem dla przystawania statków, przywożących towary i ludzi, gdzie mogą się dokonywać operacje przeładunkowe. Początkowo porty powstawały w dobrze osłoniętych zatokach lub w ujściach rzek, dokąd mogły dochodzić statki morskie. Tam, gdzie natura nie dawała dostatecznego schronienia od fali, już w starożytności budowano mola, falochrony.

W związku ze zwiększeniem tonażu statków i zwiększeniem ich zanurzenia trzeba było wykonywać coraz więcej budowli hydrotechnicznych, aby uzyskać port, t. j. kompleks nabrzeży, zakrytych płaszczyzn wodnych o dostatecznej głębokości, urządzeń składowych, przeładunkowych i innych, stanowiących razem skomplikowany węzeł transportowy, gdzie sieć kolejowa i drogowa, względnie wodna śródlądowa — opiera się o sieć komunikacyj morskich".

Definicje te wprawdzie nie wyczerpują tematu, lecz dają przynajmniej pewne pojęcia o organizmie portowym, którym zarządzanie jest przedmiotem administracji portu. Port bowiem sam w sobie jest tak skomplikowanym organizmem gospodarczym, że trudno jest pokusić się o idealnie trafną definicję. Każdy z definjujących port uwypukla te jego cechy, które są najintensywniej przez niego wyczuwane.

Dążenie do wynalezienia właściwej formy zarządzania portami morskiemi nie należą do zagadnień nowych. Zagadnienia te były i są nadal atrakcyjnym tematem dla jednostek, chcących, przynajmniej w przybliżeniu, stworzyć idealny system administrowania portami handlowemi.

Praca nad rozwiązaniem tego problemu w kierunku stworzenia jakiegoś jednego systemu, któryby mógł znaleźć szersze zastosowanie, nie może jednak dać pożądanych wyników, już choćby z tego względu, że jak dla organizmu państwowego, tak i dla organizmu portowego, nie można stworzyć a priori jakiegoś, skądinąd nawet przemyślanego, systemu zarządzania bez uwzględnienia całego splotu okoliczności i zagadnień ogólno-państwowych i lokalnych o znaczeniu materjalnem czy duchowem.

Jak nierozważnie byłoby tworzyć aparat zarządzania państwem, w oderwaniu od warunków geograficznych, politycznych, gospodarczych, stopnia kultury oraz całego szeregu cech swoistych i właściwych danemu krajowi, tak również trudno jest pokusić się o stworzenie formy administrowania portami, nie uwzględniwszy przedtem i nie przetrawiwszy wszystkich współczynników, jakie odgrywają rolę w tym wielkim i nader skomplikowanym aparacie.

Punktem wyjścia dla wynalezienia właściwego systemu zarządzania portem jest zatem w pierwszym rzędzie skoordynowanie podanych czynników, aby na tej dopiero płaszczyźnie przystąpić do dalszych rozważań.

Jeśli chodzi o formę zarządzania portem, brany jest zazwyczaj pod uwagę wzajemny stosunek zagadnień portu do całokształtu zagadnień gospodarczych i politycznych państwa oraz zaplecza portowego, jako obszaru obsługi danego portu, — a portu, jako instrumentu w wykonywaniu planów i zamierzeń państwa w zakresie jego polityki gospodarczej i ekspansji zamorskiej.

Biorąc powyższe wywody pod uwagę, należy stwierdzić, że nie może być mowy o systemie, teoretycznie nawet najbardziej idealnym, któryby mógł znaleźć jednolite zastosowanie w zarządzaniu portami.

Każdy bowiem port, wraz z całym kompleksem różnorodnych zagadnień o charakterze lokalnym i ogólno-państwowym, przedstawia sobą pewną indywidualną i specyficzną jednostkę gospodarczą, wymagającą równie specyficznego i indywidualnego odpowiednika w formie zarządu. Prawie wszystkie systemy zarządzania portów cechuje jednak dążność do zadośćuczynienia potrzebom lokalnym i ogólnokrajowym. Noszą one w sobie dlatego pewne rysy istotnie dobre i korzystne.

Jeśli się weźmie pod uwagę system administracyjny całego szeregu portów, nawet tego samego typu, i rozejrzy się w poszczególnych formach ich administracji, to stwierdzić trzeba, że dominującym rysem, uwydatniającym się ponad inne cechy, jest brak podobieństwa. Fakt ten daje się wytłumaczyć tem, że niema na kuli ziemskiej dwu

portów, któreby posiadały jedne i te same warunki rozwoju oraz jednakowe zadania do spełnienia wobec kraju, któremu służą.

Jeśli np. jakiś port znajduje się w warunkach niezupełnie korzystnych, gdy chodzi o jego położenie, to zapewne ten sam port wynagrodzony jest innemi dogodnościami, stanowiącemi odpowiednią przeciwwagę, których nie wolno tracić z oczu.

Zależnie od tych wszystkich czynników, które wchodzą w grę przy sprawnem funkcjonowaniu aparatu portowego, jako samodzielnego organizmu gospodarczego, układa się i jego forma zarządzania. Form tych jest cały szereg, lecz dla celów praktycznych możnaby je sprowadzić do kilku najbardziej typowych:

1. administrowanie przez czynniki (władze) rządowe,
2. administrowanie przez czynniki (władze) komunalne,
3. administrowanie przez czynniki (władze) kolejowe,
4. administrowanie przez instytucje autonomiczne (samorządu gospodarczego i spółki prywatne ad hoc powstałe),
5. administrowanie przez czynniki prywatne.

W tym czy innym wypadku, należy stwierdzić, że każdy port rozwija swój własny system zarządzania, zależny od wytycznych, najbardziej harmonizujących z jego narodowością, tradycjami, duchem i dążnościami — słowem każdy port przyswaja sobie taką formę administracji, jaka mu najbardziej odpowiada.

Niekiedy w jednym i tym samym kraju spotyka się różne systemy administracyjne, co bardziej tylko potwierdza poprzednią tezę. Spotyka się tu również albo formy czyste albo mieszane. Te ostatnie zwłaszcza, powstałe drogą nawarstwiania różnych systemów i w różnych okresach czasu, są wynikiem wpływów tych czy innych czynników nadzorczych.

Systemy administrowania portami nie mogą w sobie nosić cech pewnego skostnienia, a przeciwnie: muszą być elastyczne, muszą zawsze dostosowywać się do ducha czasu i stosunków światowych, jakie mogą zaistnieć w tej dziedzinie. Noszą one zatem w sobie również pewne zarodki postępu, które w miarę potrzeby przybierają konkretne formy, by w ten sposób posiadać zawsze możność konkurowania z innemi portami.

Zagadnienia systemu administrowania portami morskiemi możnaby przyrównać do zagadnień z dziedziny taktyki wojennej, gdzie każde założenie jest dobre, o ile w rezultacie zostaje osiągany cel. Porównanie to potwierdza uchwała, powzięta około 30 lat temu na jednym z Międzynarodowych Kongresów Żeglugi, głosząca, że wszelkie sy-

stemy administrowania portami są dobre, jeśli odpowiednio zmontowane są ich organy wykonawcze (zarządy).

Biorąc powyższe dane pod uwagę, port gdyński nie mógł, jeśli chodzi o jego formę administracji, przyjąć któregokolwiek z systemów już istniejących. Tworzy on własną formę, ewolucyjnie, uzależniając ją od wszystkich czynników, jakie w naszych warunkach mogą wywierać wpływ.

2. Rozwój form administracji portu gdyńskiego i wybrzeża

Przyznana traktatem wersalskim część wybrzeża, zajęta została przez wojska polskie wkrótce po wejściu w życie wspomnianego traktatu. Siłą faktu wybrzeże dostało się automatycznie pod bezpośredni zarząd Departamentu Spraw Morskich Ministerstwa Spraw Wojskowych, który został w tym celu utworzony. W myśl Tymczasowej Instrukcji, wydanej przez wspomniany Departament, ustalony został w dn. 1 maja 1920 r., odnośnie wybrzeża i spraw z niem związanych, tymczasowy zakres działania.

Dostęp do morza i posiadanie na jego wybrzeżu portów handlowych, stanowią dla każdego narodu wielkiej wagi czynniki ekonomiczne, które, będąc racjonalnie wykorzystywane, wpływają na rozwój całego życia gospodarczego w sensie dodatnim. Należyte nastawienie aparatu gospodarczego państwa jest w dużym stopniu zależne od sprawności portów, któremi dysponuje — i odwrotnie: wartość usług, jakie oddają porty życiu gospodarczemu państwa, zależy od racjonalnego zorganizowania pod względem administracyjnym wybrzeża i portów — na niem położonych. Ten zatem obopólny stosunek wspomnianych czynników, ważny zwłaszcza w naszych warunkach, gdzie od posiadania i racjonalnej eksploatacji wybrzeża morskiego zależna jest nasza niezawisłość, tak gospodarcza, jak i polityczna, zadecydował, że sprawy morskich portów handlowych, jako też integralnie związane z niemi sprawy marynarki handlowej, poddano, wzorem Anglji, kompetencji Ministra Przemysłu i Handlu, jako wyraziciela ogólnej polityki gospodarczej państwa. Prawną podstawą kompetencji Ministerstwa Przemysłu i Handlu odnośnie marynarki handlowej i morskich portów handlowych jest Rozporządzenie Rady Ministrów z dn. 1. XII. 1921 r. (Dz. U. R. P. Nr. 103, poz. 742), które przelewa wszelkie uprawnienia w tych sprawach z Ministerstwa Spraw Wojskowych na Ministra Przemysłu i Handlu.

Dla ogólnego kierownictwa temi sprawami utworzony zostaje przy Ministerstwie Przemysłu i Handlu Departament Marynarki Handlowej, który skupia w sobie, prócz agend przejętych od dotychczasowego De-

partamentu Spraw Morskich przy Min. Spraw Wojskowych, również i nowe atrybucje w dziedzinie marynarki handlowej i spraw z nią związanych.

Do zakresu działania tego Departamentu należą sprawy: 1) prowadzenie polityki marynarki handlowej; 2) piecza nad tworzeniem i rozwojem polskiej floty handlowej; 3) tworzenie i regulowanie morskich linij komunikacyjnych; 4) organizowanie przewozu morskiego dla potrzeb Państwa i współdziałanie z inicjatywą społeczną i prywatną w zakresie działalności osób prawno-prywatnych i przedsiębiorstw żeglugi morskiej; 5) nadzór i opieka nad działalnością stowarzyszeń i wszelkich przedsiębiorstw, uprawiających żeglugę morską; 6) prace przygotowawcze do traktatów i konwencyj międzynarodowych, dotyczących morskich stosunków handlowych, oraz wszelkich koncesyj w sprawach żeglugi morskiej; 7) opracowywanie i wykonywanie planów, dotyczących udzielania premij ze Skarbu Państwa, asygnowanych na cele rozwoju żeglugi polskiej i urządzeń portowych; 8) sprawy prawodawstwa żeglugowego (godła, bandery, klasyfikacja, regulaminy przewozowe dla towarów i pasażerów, reklamacje i zażalenia w tej dziedzinie); 9) sprawy legalizacji wszelkich statutów, dotyczących morskiej żeglugi handlowej; 10) rejestracja statków handlowych i organizacja hipoteki morskiej; 11) sprawy wyszkolenia zawodowego marynarzy handlowych w porozumieniu z właściwymi ministrami, z zastrzeżeniem, że sprawy szkół żeglarskich traktowane będą w najściślejszem porozumieniu z Ministrem Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego; 12) sprawy organizacji służby pilotowej, sanitarnej, ratowniczej i administracyjno-policyjnej na wodach morskich, podlegających zwierzchnictwu Państwa Polskiego; 13) organizacja i kierownictwo handlowych urzędów portowych, jako też nadzór nad ich działalnością, z wyjątkiem kontroli sanitarnej; 14) zarząd, konserwacja i eksploatacja morskich portów handlowych i urządzeń pomocniczych, oraz sprawy budowy morskich portów handlowych przy współdziałaniu Ministerstwa Robót Publicznych; 15) nadzór nad morskiemi konstrukcjami nabrzeżnemi (umocnienia brzegowe, leśnictwo wydmowe i t. p.), w porozumieniu z właściwymi ministrami; 16) ustalanie warunków technicznych i konstrukcyjnych dla polskich morskich statków handlowych, budowa ich na stoczniach państwowych i nadzór nad stoczniami morskiemi prywatnemi; 17) nadzór nad kotłami okrętowemi i bezpieczeństwem ruchu osobowego na morskich statkach handlowych; 18) pomierzanie statków handlowych morskich; 19) sprawy awaryjne, organizacja służby pilotowej, oraz urządzanie, utrzymywanie i ochrona sygnałów brzegowych i latarń morskich, 20) rejestracja marynarzy i oficerów polskiej marynarki

handlowej; 21) ochrona pracy żeglarskiej i nadzór nad stosunkami służbowemi w polskiej marynarce handlowej w porozumieniu z Ministrem Ochrony Pracy i Opieki Społecznej; 22) współudział: a) w urządzaniu i ochronie kabli morskich w porozumieniu z Ministrem Poczt i Telegrafów, b) w regulowaniu w porozumieniu z właściwymi ministrami spraw:

1. emigracji i imigracji drogą morską,
2. ceł i opłat morskich,
3. taryf komunikacyjnych,
4. rybołówstwa na morzu,
5. zbioru bursztynu, morszczyzny i zajmowania wyrzutków (kaduków) morskich,
6. organizacja ubezpieczeń morskich;

23) orzecznictwo administracyjne w sprawach żeglugi morskiej, handlowej, w najwyższej instancji; 24) gromadzenie, zestawianie i opracowywanie danych statystycznych w zakresie żeglugi handlowej morskiej, oraz zbieranie danych, dotyczących oczekiwanego ruchu statków towarów i pasażerów — dla odpowiednich urządzeń; 25) załatwianie innych spraw, przekazanych ustawami władzom marynarki.

Część tych spraw została przelana na istniejący Urząd Marynarki Handlowej (na Pomorzu) z siedzibą w Wejherowie, jako do I i II instancji. Do zakresu działania tego Urzędu należałyby w szczególności następujące sprawy:

a) wszelkie sprawy połączone z rejestracją i hipoteką statków handlowych oraz z awarjami i wypadkami morskiemi;
b) wszelkie sprawy ochrony wydm i umocnień brzegowych oraz portów na wybrzeżu polskiem;
c) wszelkie sprawy pomierzania statków handlowych, opieki nad kotłami morskich statków, bezpieczeństwa transportów morskich, tak pasażerskich, jak i ładunkowych;
d) sprawy, związane z wydawaniem patentów załodze statków morskich oraz zawieranie umów między załogą a pracodawcami, jako też zatargi, na tem tle powstałe;
e) sprawy rozbitków morskich oraz ratownictwo morskie [1]).

---

[1]) Sprawy wymienione w punkcie „e“, należące pierwotnie do Urzędu Marynarki Handlowej na Pomorzu, przeszły czasowo do kompetencji władz administracji ogólnej (Województwo Pomorskie) i następnie powróciły do władz marynarki handlowej na zasadzie rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dn. 22. III. 1928 r., t. j. do Urzędu Morskiego (dawnego Urzędu Marynarki Handlowej na Pomorzu).

Jak wynika z powyższego, zakres działania Urzędu Marynarki Handlowej na Pomorzu został rozszerzony rozporządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 23. XI. 1922 r. (Dz. U. R. P. z dn. 28. XII. 1922 r. Nr. 115, poz. 1040). Zakresem tym objęte są zarówno sprawy, uwzględnione w tekście instrukcji z r. 1920, jako też w cytowanem wyżej rozporządzeniu ministerjalnem.

Utworzenie Urzędu Marynarki Handlowej na Pomorzu ujęło w określone formy zarządzanie całem polskiem wybrzeżem pod względem możliwości należytego wykorzystania dostępu do morza. Niezależnie od tego, wybrzeże polskie terytorjalnie wchodzi w skład województwa Pomorskiego, jako władzy politycznej. Spotyka się tu więc obok siebie istnienie dwóch form zarządzania (dwóch władz), od siebie niezależnych i posiadających zasadniczo odmienne zadania do spełnienia.

Podstawowe ujęcie organizacji oraz zakresu działania władz morskich w Gdyni i na wybrzeżu znalazło wyraz dopiero w rozporządzeniu Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, o organizacji władz marynarki handlowej na wybrzeżu, z dn. 22 marca 1928 r. (Dz. U. R. P. z dnia 26 marca 1928 r., Nr. 38, poz. 366). Do tego w dużym stopniu przyczyniła się budowa portu w Gdyni i jego niezwykły rozwój, tak pod względem technicznym, jak również i handlowym.

Wspomniane rozporządzenie określiło zasadniczy podział na instancje oraz, jak już zaznaczono, unormowało ich zakres działania, obowiązujący po dzień dzisiejszy [1]).

Ponieważ już wówczas wyłaniał się cały szereg spraw, wymagających skoordynowania pracy różnych resortów państwowych, a odnoszących się bądź to do projektów dalszej rozbudowy portu, bądź też racjonalnej jego eksploatacji, przeto utworzona została rozporządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu z dn. 18. II. 29 r. (Min. Rol. z dn. 4. III. 1929 r. Nr. 52, poz. 101) Tymczasowa Rada Portu, jako organ o charakterze doradczym i opinjodawczym w sprawach, dotyczących portu w Gdyni. Rozporządzeniem tem został również unormowany zakres działania T. R. P. oraz jej skład.

Następne rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 6.VI. 1929 r. (Monitor Polski z dnia 11. 6. 29 r. Nr. 132, poz. 328) przynosi statut organizacyjny tegoż Urzędu. W myśl tego statutu Urząd Morski z Dyrektorem na czele został podzielony na 5 Wydziałów: I — Ogólny, II — Budowlany, III — Techniczny, IV — Żeglugowy, V — Eksploatacyjny.

---

[1]) Siedzibą Urzędu Marynarki Handlowej do 2 maja 1927 r. było Wejherowo. Po tym terminie wspomniany Urząd został przeniesiony do Gdyni.

Mimo, że zadaniem nowoutworzonej przy Urzędzie Morskim Tymczasowej Rady Portu było, między innemi, zastanawianie się nad dalszemi projektami rozbudowy portu, to jednak w tym czasie sprawy, związane z budową portu gdyńskiego, nie należały do atrybucyj Urzędu Morskiego. Były oneześrodkowane w samodzielnem biurze pod nazwą Kierownictwa Budowy Portu w Gdyni, które powstało w związku z wykonaniem umowy z Konsorcjum Francusko-Polskiem na budowę portu w Gdyni. Biuro to było bezpośrednio zależne od Departamentu Morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Dopiero rozporządzeniem Rady Ministrów z dn. 12 stycznia 1931 r. (Dz. U. R. P. z dn. 26. I. 31, Nr. 6, poz. 28), sprawy budowy portu w Gdyni zostały przekazane Urzędowi Morskiemu. W tym też czasie, bo na podstawie rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dn. 23. I. 31 (Monitor Polski z dn. 27. I. 31, Nr. 21, poz. 37), nastąpiła reorganizacja Urzędu Morskiego, gdzie dawne Kierownictwo Budowy Portu stanowiło w Urzędzie osobny Wydział III. W myśl tego rozporządzenia Urząd Morski został podzielony na 4 Wydziały: I — Ogólny, II — Administracji Wybrzeża, III — Budowy Portu Gdyńskiego i IV — Zarządu Portu Gdyńskiego, obejmujący Oddziały: Handlowy i Techniczny. Kierownictwo Wydziału IV, t. j. Zarządu Portu Gdyńskiego, spoczywało de jure w ręku Dyrektora Urzędu.

Szybki rozwój portu, jego codzienne życie — wymagały coraz bardziej sprawnego aparatu administracyjnego, zmuszając władze centralne do powiększania atrybucyj Urzędu Morskiego w kierunku coraz bardziej samodzielnego stanowienia o sprawach, dotyczących zwłaszcza handlowej eksploatacji portu, jako też wypowiadania się co do projektów na przyszłość.

Rozporządzenie z dn. 27. II. 31. (Mon. Pol. z dn. 7. III. 31. Nr. 54, poz. 94) pozostawia Tymczasowej Radzie Portu ten sam zakres działania, lecz zwiększa jej skład o 1 przedstawiciela miejscowego samorządu gospodarczego, 1 przedstawiciela kupiectwa, nastawionego na handel z zamorzem oraz wprowadza 2 przedstawicieli istniejącej Rady Interesantów Portu, wyrazicielki opinij portowych sfer gospodarczych.

Zdolność przepustowa portu, wychodząca już poza ramy potrzeb własnego zaplecza, skłania władze portowe do czynności ekspansywnych na dalszem zapleczu. Powstało przy Urzędzie Morskim Biuro Akwizycyjno-Taryfowe, jako aparat, służący z jednej strony do penetrowania możliwości ściągania ładunków na port gdyński z dalszego zaplecza, grawitującego w sposób naturalny do portu gdyńskiego, a z drugiej strony stwarzania odpowiednich po temu warunków przez racjonalną propagandę i tworzenie taryf bezpośrednich z krajami, wchodzącemi do sfery gospodarczych wpływów portu gdyńskiego.

W tymże prawie czasie powstał Zarząd Nabrzeży, jako emanacja Oddziału Handlowego, w celu usprawnienia eksploatacji urządzeń przeładunkowych i magazynowych portu gdyńskiego. W ten sposób wprowadzone zostały zasady pewnej decentralizacji.

Stan taki przetrwał do 1 kwietnia 1934 r. Rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dn. 7 marca 1934 r. (Mon. Polski z dnia 26. III. 34 r. Nr. 70, poz. 107) zmieniło dotychczasową formę administracji w kierunku skonsolidowania spraw, odnoszących się wyłącznie do portu gdyńskiego, i oddzielenie ich od reszty spraw, związanych z administracją wybrzeża. Dało się to osiągnąć częściowo w ten sposób, że w nowym podziale Urzędu na 4 Wydziały, dziedzinę zagadnień portu gdyńskiego skupiono w 3 pierwszych, wyodrębniając sprawy wybrzeża w oddzielny wydział ostatni.

Na początku roku 1936 następuje zasadnicza zmiana w organizacji Tymczasowej Rady Portowej. Zarządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dn. 3 lutego 1936 r. (Monitor Polski Nr. 41 z dn. 19 lutego 1936 r.), wydane na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dn. 1 grudnia 1921 r., zmienia Tymczasową Radę Portową na Radę Portową. Minister Przemysłu i Handlu, nadając nowoutworzonej Radzie charakter stały, powiększa jednocześnie jej skład przez wprowadzenie nowych członków, a mianowicie: przedstawiciela Kapitanatu Portu w Gdyni i delegata, reprezentującego samorząd gospodarczy całej Polski. Ponadto zwiększona zostaje reprezentacja sfer gospodarczych, współpracujących z portem gdyńskim — do trzech osób. Organizacja władz morskich jest przedstawiona w pkt. 3 tego rozdziału.

Jedyną dziedzinę życia morskiego, nienależącą do Urzędu Morskiego, stanowią rybołówstwo morskie i sprawy rybackie. Należą one w dalszym ciągu do samodzielnej komórki, jaką jest Morski Urząd Rybacki w Gdyni. Zagadnienia te jednak łączą się z ogółem spraw morskich we wspólnem źródle władzy, jakiem jest Departament Morski (Wydział Rybacki) Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

Obok Morskiego Urzędu Rybackiego w Gdyni funkcjonuje Morski Instytut Rybacki, posiadający charakter instytucji prawno-prywatnej. Instytut ten ma za zadanie popieranie rybołówstwa morskiego oraz dążenie do jego rozwoju.

3. Organizacja administracji portu gdyńskiego oraz wybrzeża

Port gdyński oraz wybrzeże są administrowane przez władze państwowe w trzech następujących instancjach: I i II — Urząd Morski i III — Ministerstwo Przemysłu i Handlu.

A. — Władze I i II instancji: Urząd Morski w Gdyni.

Władzą I i II instancji w dziedzinie marynarki handlowej i morskich portów handlowych jest Urząd Morski z siedzibą w Gdyni. Sprawuje on bezpośredni zarząd państwowych portów handlowych w Gdyni, Helu i Tczewie, prowadzi ich eksploatację, a ponadto sprawuje zarząd nad całem wybrzeżem morskiem.

Do zakresu działania Urzędu Morskiego należą następujące dziedziny życia morskiego: 1) policja portowa i żeglugowa; 2) pilotaż; 3) budowa oraz zarząd latarniami morskiemi, pławami i innemi znakami nawigacyjnemi; 4) inspekcja techniczna morskich statków handlowych pod względem przydatności do żeglugi morskiej; 5) budowa oraz utrzymanie państwowych portów morskich, urządzeń portowych i umocnień brzegowych; 6) eksploatacja państwowych portów morskich, przystani i urządzeń portowych; 7) nadzór nad budową, utrzymaniem i eksploatacją portów, przystani i urządzeń portowych, będących własnością instytucyj komunalnych lub prywatnych; 8) budowa i utrzymanie wydm nadbrzeżnych; 9) pogłębianie i utrzymywanie morskich dróg wodnych; 10) dozór nad kotłami parowemi morskich statków handlowych; 11) pomiar statków morskich; 12) morska służba żeglarska; 13) ratownictwo morskie; 14) zbieranie materjałów, dotyczących ruchu portowego; 15) współdziałanie z innemi władzami w sprawach, należących do kompetencji tych władz, a dotyczących marynarki handlowej i morskich portów handlowych; 16) odwołania od decyzji podległych urzędów; 17) inne sprawy, zlecone poszczególnemi przepisami prawnemi.

Na czele Urzędu Morskiego stoi Dyrektor, sprawujący zwierzchnictwo nad podległemi mu urzędami. Jest on zarazem służbowym przełożonym funkcjonarjuszów tych urzędów. W czasie nieobecności Dyrektora obowiązki jego pełni jeden z naczelników wydziału Urzędu Morskiego, wyznaczony przez Ministra Przemysłu i Handlu.

Urząd Morski dzieli się na 4 Wydziały: I — Ogólny, II — Handlowy, III — Techniczno-Budowlany i IV — Administracji Morskiej. Wydziały te rozpadają się skolei na Oddziały, — a te na Referaty.

Obowiązki kierownicze w wydziałach pełnią Naczelnicy Wydziałów, w Oddziałach — Kierownicy Oddziałów.

Zakres działania poszczególnych Wydziałów i Oddziałów jest następujący: Wydział Ogólny załatwia sprawy personalne, budżetowo-rachunkowe, finansowe, gospodarcze, organizacyjne i prawne oraz sprawy, nieobjęte innemi Wydziałami.

Wydział ten dzieli się na 4 Oddziały: 1) Organizacyjno-Personalny, załatwiający sprawy personalne, dyscyplinarne, organizacyjne, straży

portowej i żeglugowej portu gdyńskiego, inspekcji i organizacji biurowości; 2) Prawny, załatwiający sprawy wywłaszczeniowe, karno-administracyjne oraz sprawujący radcostwo prawne Urzędu; 3) Finansowy, który załatwia sprawy finansowe, budżetowe, rachunkowe i kasowe; 4) Gospodarczy, załatwiający sprawy gospodarki materjałowej, inwentarza gospodarczego — zakupów i zamówień, zarządu budynku i terenów i t. p., o ile te sprawy nie wchodzą w zakres innych wydziałów.

Wydział Handlowy załatwia sprawy eksploatacji portu gdyńskiego i jego urządzeń. Dzieli się on na 3 Oddziały: 1) Ekonomiczny (Akwizycyjno-Taryfowy), którego zadaniem jest współpraca z władzami kolejowemi w sprawie taryf przewozowych, opracowywanie taryf opłat portowych, statystyki ruchu portowego, opracowywanie broszur i materjału o charakterze informacyjnym, propagandowym oraz akwizycyjnym, współpraca z przedstawicielami portów polskich zagranicą, współpraca z władzami celnemi w zakresie korektury ustawodawstwa, dotyczącego spraw celnych i strefy wolnocłowej, badanie różnych zagadnień ekonomicznych, związanych z eksploatacją portu gdyńskiego i obcych portów konkurencyjnych i t. p.; 2) Oddział Umów i Opłat Portowych, załatwiający sprawy umów o dzierżawę terenów i urządzeń portowych, wymiaru opłat portowych na podstawie obowiązujących taryf, oraz sprawy pilotażu; 3) Składowy, sprawujący zarząd magazynów i nabrzeży oraz prowadzący eksploatację portowych urządzeń przeładunkowych.

Wydział Techniczno-Budowlany załatwia sprawy, związane z utrzymaniem i budową urządzeń technicznych portu, oraz wszelkie sprawy, odnoszące się do dalszej budowy portu gdyńskiego, zarówno w budownictwie morskiem, jak i lądowem (prace naziemne i podziemne). Wydział ten dzieli się na 4 Oddziały: 1) Hydrotechniczno-Drogowy, do którego należą sprawy budownictwa morskiego i robót czerpalnych, budowy i konserwacji dróg i mostów, wodociągów i kanalizacji, sporządzanie projektów i nadzoru budowlanego w zakresie wyżej wskazanym, 2) Budowli Naziemnych, do którego należy budowa, nadzór i projektowanie wszelkich budowli naziemnych, jak magazynów i t. p oraz konserwacji w zakresie budownictwa naziemnego; 3) Elektro-Mechaniczny, do którego należy projektowanie, budowa i konserwacja urządzeń elektrycznych portu, zarząd i eksploatacja warsztatów elektrycznych i mechanicznych oraz konserwacja tych urządzeń; 4) Ruchu i Urządzeń Przeładunkowych, do którego należą sprawy utrzymania ruchu i konserwacja dźwigów, nadzór techniczny, zarząd, konserwacja i utrzymanie w ruchu taboru pogłębiarskiego i pływającego oraz wszelkiego taboru kołowego, wreszcie sprawy ratownictwa pożarowego.

Wydział Administracji Morskiej załatwia sprawy z zakresu administracji brzegu morskiego wraz z latarniami, przystaniami i portami, oprócz portu gdyńskiego[1]), oraz sprawy inspekcji i bezpieczeństwa nawigacyjnego i żeglarskiego, wreszcie wszelkie sprawy z zakresu państwowej administracji morskiej.

Wydział ten dzieli się na 3 Oddziały: 1) Nawigacyjny, załatwiający sprawy znaków nawigacyjnych, zarządu latarniami morskiemi, przystaniami i portami, oprócz portu gdyńskiego, sprawy bezpieczeństwa żeglugowego, sprawy ratownictwa i rozbitków; 2) Administracji Wybrzeża, który załatwia sprawy budowy i utrzymania portów i przystani poza portem gdyńskim, konserwacji brzegów morskich, dozoru wydm oraz zalesienia pasa brzegowego, sprawy dzierżawy terenów brzegowych i budynków nadbrzeżnych, sprawy straży portowej i żeglugowej na wybrzeżu poza portem gdyńskim, oraz inspekcje wybrzeża; 3) Inspekcji Okrętowej, wykonywujący inspekcję statków oraz załatwiający sprawy dozoru kotłów, sprawy załóg na statkach, książeczek i dyplomów żeglarskich oraz Komisji Dyplomowej oficerów marynarki handlowej.

Jak wynika z zakresu działania poszczególnych Wydziałów, większość spraw, które odnoszą się do zarządu portem gdyńskim, zgrupowana jest w trzech pierwszych Wydziałach. Wydział czwarty obejmuje sprawy, związane z administracją wybrzeża, oraz tylko niektóre sprawy, odnoszące się również do portu gdyńskiego.

Przy Urzędzie Morskim jest czynna Rada Portowa. Posiada ona charakter opinjodawczy i doradczy. Zadaniem jej jest opinjowanie i stawianie wniosków w następujących sprawach: a) projektów rozbudowy portu oraz jego urządzeń, b) taryf opłat portowych i innych opłat w porcie, c) regulaminów portowych i innych przepisów w porcie, d) zasad eksploatacji portu, e) koncesyj i dzierżaw długoterminowych na terenie portu, f) organizacji obrotu portowego, g) zleconych przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu, h) przedstawionych przez Urząd Morski.

Przewodniczącym Rady Portu jest każdorazowy Dyrektor Urzędu Morskiego lub delegowany przez niego zastępca.

W skład Rady Portowej jako ciała kolegjalnego wchodzi 17 następujących członków stałych:

1. Dyrektor Urzędu Morskiego lub delegowany przezeń zastępca, jako Przewodniczący;
2. Kapitan Portu Gdyńskiego lub delegowany przezeń zastępca;

[1]) te należą do Wydziału III Urzędu Morskiego.

3. Komisarz Rządu na m. Gdynię lub delegowany przezeń zastępca;
4. przedstawiciel Wojewody Pomorskiego;
5. dwaj przedstawiciele Ministerstwa Skarbu (w zakresie ceł, opłat akcyzowych i monopoli);
6. dwaj przedstawiciele Zarządu Polskich Kolei Państwowych;
7. przedstawiciel Związku Izb Przemysłowo-Handlowych;
8. dwaj przedstawiciele Izby Przemysłowo-Handlowej właściwej terytorjalnie;
9. trzej przedstawiciele Rady Interesantów Portu w Gdyni;
10. trzej przedstawiciele eksportujących i importujących przez port gdyński.

Kadencja Rady Portowej trwa zasadniczo 1 rok. W pewnych wypadkach może być jednak przedłużona.

Członkowie Rady Portowej są mianowani przez Ministra Przemysłu i Handlu, przyczem przedstawicieli Związku Izb Przemysłowo-Handlowych, Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni i Rady Interesantów Portu w Gdyni mianuje Minister Przemysłu i Handlu na przeciąg 1 roku spośród 5 kandydatów, przedstawionych przez wspomniane instytucje. Przedstawicieli kupiectwa również powołuje Minister Przemysłu i Handlu na okres 1 roku.

W zebraniach plenarnych Rady Portu biorą udział, prócz członków stałych, również osoby, zapraszane spośród urzędników Urzędu Morskiego lub przedstawicieli sfer gospodarczych, w charakterze czy to referentów dla określonych spraw, czy też ekspertów. Osoby te posiadają głos doradczy i w głosowaniu przy uchwalaniu wniosków udziału nie biorą.

Sprawy, rozpatrywane przez Radę Portu są albo uchwalane w formie wniosków na plenum, albo przekazywane specjalnym Komisjom Rady Portu do uprzedniego ich zbadania i przygotowania, skąd po ich opracowaniu są w formie wniosku przesyłane plenum Rady Portu.

Skład oraz Przewodniczącego Komisji Rady Portu wyznacza Rada Portu na wniosek Przewodniczącego R. P.

Przy Radzie Portowej istnieją wyłonione z niej 4 Komisje stałe, jak: 1) Inwestycyjna, 2) Celna, 3) Opłat Portowych i 4) Kolejowo-Drogowa.

Wyżej podane Komisje Rady Portu mają charakter stały. Prócz nich są powoływane Komisje w razie potrzeby dla opracowywania spraw, jakie w toku dyskusji się wyłaniają.

Komisje Rady Portu, stałe lub powoływane ad hoc, składają się z członków Rady Portu i zaproszonych rzeczoznawców. Skład Komisyj stałych Rady Portu, czy też powoływanych ad hoc, ustala plenum Rady Portu.

Sekretarjat Rady Portu prowadzony jest przez wyznaczonych urzędników Urzędu Morskiego. Protokóły z posiedzeń zawierają opinję zarówno większości, jak i mniejszości członków Rady Portu.

Przy Urzędzie Morskim jest czynna Komisja Kwalifikacyjna, ustanowiona rozporządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu z dn. 30 listopada 1931 r. (Dz. U. R. P. Nr. 4 z dn. 19 stycznia 1932 r. poz. 24). Zadaniem jej jest orzekanie w sprawach dyplomów dla oficerów marynarki handlowej. Komisja ta urzęduje kolegjalnie pod przewodnictwem Dyrektora Urzędu Morskiego. W skład jej wchodzą:

1. Każdorazowy Dyrektor Urzędu Morskiego jako Przewodniczący;
2. członkowie, mianowani przez Ministra Przemysłu i Handlu;
3. 1 przedstawiciel Marynarki Wojennej, delegowany przez Ministra Spraw Wojskowych.

Poza tem, gdy chodzi o sprawdzanie kwalifikacyj oficerów służby nawigacyjnej, w Komisji bierze również udział kapitan żeglugi wielkiej, a przy sprawdzaniu kwalifikacyj oficerów służby mechanicznej — mechanik okrętowy I klasy lub inżynier morski, powołany przez Ministra Przemysłu i Handlu.

Dyplomy oficerów nawigacyjnych i oficerów mechaników marynarki handlowej wydaje Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni na mocy orzeczenia Komisji Kwalifikacyjnej. Natomiast dyplomy kapitana żeglugi wielkiej i mechanika okrętowego I klasy wydaje Minister Przemysłu i Handlu na mocy orzeczenia Komisji Kwalifikacyjnej, przedstawionego przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni.

Przy Urzędzie Morskim ustanowiona została rozporządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu z dn. 31 marca 1934 r. (Dz. U. R. P. Nr. 32, poz. 291 z dn. 15 kwietnia 1934 r.) Komisja Kwalifikacyjna dla robotników portowych. Do zakresu działania tej Komisji należy:

1. Ustalanie na każdy rok kalendarzowy kontyngentu robotników portowych, potrzebnego dla należytej obsługi portu[1]);

---

[1]) Stan liczebny robotników portowych na dzień 23 maja 1936 r. wynosił 2.518 robotników portowych, z czego przypada:

na kategorję	A — (sztauerka)	—	495	robotników	portowych
„	B — (węgiel)	—	635	„	„
„	C — (drzewo)	—	248	„	„
„	D — (drobnica)	—	1140	„	„

Kontyngent robotniczy na r. 1935 wynosił 2540 robotników portowych. Na rok 1936 kontyngent ten został podwyższony o 200 robotników portowych.

2. zaliczanie robotników w poczet robotników portowych oraz zaszeregowanie ich do odpowiednich kategoryj zawodowych;
3. skreślanie z rejestru robotników portowych;
4. zawieszanie w prawach do pracy na czas określony.

W skład Komisji Kwalifikacyjnej dla robotników portowych, jako ciała kolegjalnego, wchodzą:

1. przedstawiciel Urzędu Morskiego jako przewodniczący;
2. kierownik Biura Pośrednictwa Pracy dla robotników portowych w Gdyni;
3. przedstawiciel pracodawców;
4. przedstawiciel robotników.

Przewodniczącego Komisji oraz jego zastępcę powołuje na okres czasu aż do odwołania Dyrektor Urzędu Morskiego. Kierownik Biura Pośrednictwa Pracy wchodzi w skład Komisji z tytułu swego stanowiska urzędowego, bez specjalnej nominacji. Pozostałych członków Komisji mianuje Dyrektor Urzędu Morskiego spośród 4 kandydatów, przedstawionych przez zrzeszenia pracodawców i pracobiorców na okres każdego roku kalendarzowego.

Władzami, pełniącemi w części funkcje I instancji, są Kapitanaty Portu w Gdyni, Helu i Tczewie.

Do zakresu działania Kapitanatu Portu w Gdyni należą następujące dziedziny życia portowego:

1. wykonywanie policji portowej i żeglugowej, w szczególności:
   a) czuwanie nad bezpieczeństwem statków, załóg, pasażerów i ładunków podczas postoju, wyładowywania i załadowywania towaru oraz ruchu statków w obrębie portu i jego redy;
   b) regulowanie ruchu i postoju statków w obrębie portu i jego redy;
   c) kontrolowanie dokumentów okrętowych i prowadzenie rejestru statków, wchodzących i wychodzących z portu;
   d) czuwanie nad bezpieczeństwem ogniowem w obrębie portu i redy;
   e) współdziałanie w porcie i na redzie z innemi organami bezpieczeństwa publicznego;
2. pilotaż portowy;
3. zarząd pławami i innemi znakami nawigacyjnemi w obrębie portu i redy;
4. współdziałanie z władzami celnemi, emigracyjnemi i kolejowemi.

Na czele Kapitanatu Portu stoi Kapitan Portu. Kapitanat Portu w Gdyni podlega Urzędowi Morskiemu, podobnie jak Kapitanaty Portu w Helu i Tczewie. Te ostatnie posiadają teoretycznie ten sam zakres działania, co i w Gdyni, jednak ze względu na odmienny charakter tych portów, samo życie zakres ten ogranicza.

B. — Władze III instancji: Ministerstwo Przemysłu i Handlu.

Władzami III instancji w dziedzinie administracji portem gdyńskim oraz wybrzeżem jest Ministerstwo Przemysłu i Handlu. Władze te przez organ swój — Departament Morski — sprawują nadzór nad Urzędem Morskim w Gdyni, w dziedzinach, należących do kompetencji tegoż Urzędu. Nadzór ten skupiony jest w wyżej wymienionym Departamencie, który się dzieli na 3 Wydziały: Portowy, Żeglugowy i Rybacki.

K. J.

KU REWIZJONIZMOWI KOLONJALNEMU

Konflikt włosko-etjopski przyspieszył dojrzewanie postulatów kolonjalnych szeregu państw. Konflikt ten uświadomił przytem światu, do czego doprowadzić może przeludnienie i brak surowców, niezbędnych dla życia narodów.

To też wojna afrykańska musiała spowodować wyraźne postawienie na porządku dziennym problemu kolonjalnego, musiała wpłynąć na ustosunkowanie się rządów państw, posiadających rozległe posiadłości zamorskie, do tego problemu, — stała się tym potężnym wstrząsem, który kazał poważnie się zastanowić nad położeniem państw, kolonij nieposiadających.

Przeżywany przez świat kryzys gospodarczy, zamykanie się granic celnych dla wolnego obrotu, — tem dobitniej uwypukliły niedomagania obecnego stanu rzeczy.

Wojna włosko-etjopska została zakończona. Włochy uzyskały ponad 1 miljon km² nowego terytorjum, na którym będą mogły osiedlić część nadwyżki swej ludności i z którego będą mogły czerpać nietylko produkty gleby, lecz i bogactwa naturalne. Włochy zaspokoiły więc swe żywotne potrzeby, przed niemi stoi teraz jedynie praca nad wyzyskaniem włączonych do Imperjum terenów.

Japonja kroczy drogą podobną, jak i Włochy. Dąży ona konsekwentnie i wszelkiemi środkami do zapewnienia swemu narodowi obszarów dla ekspansji zarówno gospodarczej, jak i ludnościowej.

Akcja, zmierzająca ku rewizji obecnego podziału kolonij, staje się coraz bardziej uporczywa i w Niemczech.

W zapomnienie już poszły enuncjacje kanclerza Hitlera w ,,Mein Kampf", że sprawa kolonjalna Rzeszę nie interesuje. Szereg wynurzeń Führera stawia ten problem w zupełnie innem świetle.

Gdy w końcu stycznia 1936 r. berlińska korespondentka pisma francuskiego ,,Paris Soir" zwróciła się do Kanclerza m. in. z zapytaniem, czy Niemcy potrzebują dla swego przyrostu ludności kolonij, uzyskała odpowiedź: ,,Czy Pani nie jest także tego zdania", poczem Hitler dodał,

że poczucie sprawiedliwości narodów z łatwością potrafi rozstrzygnąć szczegóły tego zagadnienia.

Zaś dnia 27 stycznia 1936 r. w Monachjum, zwracając się do tysięcy studentów, przybyłych z całych Niemiec, kanclerz Hitler podkreślił konieczność posiadania imperjum kolonjalnego, uzyskanego dzięki bohaterstwu, a nie ,,pacyfistycznej Genewie".

Tym razem jednak oświadczenia Führera przeszły przez filtr cenzury. Główne ustępy tego przemówienia, które odnosiły się do kolonij, zostały poprostu skreślone z urzędowych i półurzędowych komunikatów niemieckich.

Aczkolwiek opinja kanclerza Hitlera jest najmiarodajniejsza, sięgnijmy i do głosów jego najbliższych współpracowników.

Min. Goebbels, naprzykład, wygłosił 17 stycznia 1936 r. w Berlinie wielką mowę w ,,Deutschland Halle" do berlińskich sekcyj partji narodowo-socjalistycznej. ,,Nadejdzie dzień — powiedział on — że będziemy domagać się kolonij. Stale nie możemy wegetować tak, jak obecnie. Reszta świata żyje w dostatku, a my jesteśmy narodem nędzarzy. Uczyniliśmy wszystko, co można było zrobić środkami polityki wewnętrznej dla polepszenia sytuacji ekonomicznej. Na dłuższą metę to nie wystarcza. Dlatego każdy człowiek rozsądny powinien rozumieć, że potrzebujemy kolonij. Inni nam je odebrali, i nie wiedzą co z niemi robić. W naszem położeniu rozumiemy, że naród taki, jak Włochy potrzebuje przestrzeni, aby żyć. Gdy niewiadomo, jak wyżywić naród, staje się on niebezpieczeństwem dla całego świata".

A kiedyż ma nadejść chwila wysunięcia oficjalnych żądań kolonjalnych? Oto w innej mowie, wygłoszonej w początku lutego 1936 r., min. Goebbels, mówiąc o realizacji zamierzań rządowych, rzucił na to pytanie odpowiedź: ,,Wykonujemy nasz program wtedy, kiedy uważamy to za stosowne".

Nie będziemy tu cytować zdania min. Schachta, gdyż znane jest jego stanowisko co do niezbędności terenów kolonjalnych dla Niemiec, ze względów surowcowych. Przytoczymy tu natomiast jeszcze zdanie niemieckiego min. von Schwerin-Krosigk. Wyraził on mianowicie zdanie w jednem ze swych przemówień w dniu 15 maja 1936 r., że podział surowców wydaje się być dzisiaj głównym problemem, który narody będą musiały rozwiązać. Dla Niemiec rozwiązanie jest już gotowe: zwrot ich kolonij. Polityka otwartych drzwi, proponowana przez innych — nie wystarcza. Dla zaspokojenia głodu dewiz, Niemcom potrzebne są terytorja z surowcami, za które mogłyby płacić własnym pieniądzem.

Enuncjacje, składane przez najwyższych dostojników Rzeszy, zaczęły przenikać coraz uporczywiej do różnych aktów dyplomatycznych.

Gdy w początku marca 1936 r. kanclerz Hitler odczytywał w Reichstagu memorandum, którem wypowiadał pakt reński i przywracał suwerenność Rzeszy w strefie zdemilitaryzowanej — w propozycjach, równocześnie skierowanych do zainteresowanych rządów m. in. oświadczył: „Po osiągnięciu obecnie ostatecznego równouprawnienia Niemiec i po przywróceniu pełnej suwerenności nad całym obszarem Rzeszy Niemieckiej, rząd Rzeszy uważa, że główna przyczyna wystąpienia swego czasu z Ligi Narodów już nie istnieje. Jest on zatem gotów wstąpić znowu do Ligi Narodów. Wyraża on przytem nadzieję, że w ciągu odpowiedniego czasu zostanie wyjaśniona w drodze przyjaznych pertraktacyj sprawa równouprawnienia kolonjalnego, jak również sprawa odłączenia paktu Ligi Narodów od jego podstawy wersalskiej".

Na notę, wystosowaną 19 marca 1936 r. w związku z tem memorandum przez Belgję, Francję, W. Brytanję i Włochy do rządu Rzeszy — nadeszła odpowiedź Niemiec z 31 marca 1936 r. W odpowiedzi tej wysuwane są różne kontrpropozycje, a w punkcie 18-ym czytamy: „Niemcy wyrażają gotowość natychmiast, lub po zawarciu tych układów (proponowanych — przyp. aut.), powrócić do Ligi Narodów. Rząd niemiecki ponownie podkreśla przy tej sposobności, iż spodziewa się, że w odpowiednim czasie nastąpi wyjaśnienie — w drodze przyjaznych rokowań — sprawy kolonjalnego równouprawnienia".

Ze wszystkich tu przytoczonych enuncjacyj oficjalnych, jasno wynika zamiar rewizji obecnego podziału kolonij, zamiar, narazie jeszcze trzymany na wodzy ze względów ogólnej polityki niemieckiej, lecz wyczekujący na odpowiedni moment realizacji.

Tak niedwuznaczne stawianie kwestji rewindykacyj kolonjalnych musiało mieć swój oddźwięk w najbardziej zainteresowanych mocarstwach kolonjalnych.

Znane oświadczenie min. Samuela Hoare'a na zgromadzeniu Ligi Narodów we wrześniu 1935 r. — było pierwszem wypowiedzeniem się rządu brytyjskiego w tej sprawie.

Jak wiadomo, min. Hoare zagadnienie kolonij potraktował wówczas nie pod kątem widzenia politycznym, lecz wyłącznie ekonomicznym, i oświadczył, że jest to jedynie problem surowcowy. Ale równocześnie wyraził zgodę w imieniu swego rządu do podjęcia dyskusji nad sprawiedliwym podziałem tych surowców.

Podczas debaty nad polityką zagraniczną w Izbie Gmin w początku grudnia 1935 r., sir Samuel Hoare w swej mowie powrócił do tego zagadnienia. Powiedział on mianowicie, nawiązując do swych wystąpień w Genewie, że rząd brytyjski jest w dalszym ciągu zwolennikiem szeroko

zakrojonej rewizji podziału surowców, zaznaczając jedynie, że polityka ta prowadzona być może tylko w atmosferze pokojowej.

Odgłosy rewizjonizmu, pochodzące z terenu niemieckiego, wzbudziły niepokój w opinji publicznej Anglji. Niepokój, ale równocześnie i odruchy zadośćuczynienia dezyderatom Rzeszy. Nastroje te miały swój wyraz w dyskusjach parlamentu angielskiego, zarówno w przemówieniach posłów, jak i w oświadczeniach rządowych.

Pierwsze posiedzenie Izby Gmin, na którem poruszono bardzo szeroko zagadnienie kolonij — odbyło się w dniu 5 lutego 1936 r.

Dłuższe przemówienie wygłosił wówczas George Lansbury, b. leader Labour Party, wyrażając m. in. pragnienie, aby zwołano konferencję międzynarodową, któraby określiła, w jaki sposób należy zużytkować surowce światowe, aby mogły z nich korzystać wszystkie narody, i któraby zajęłaby się udostępnieniem rynków kolonjalnych i emigracyjnych dla wszystkich narodów.

Drugi mówca z Labour Party, pos. Salter, oświadczył, że pokój w Europie jest zagrożony przez Japonję, Włochy i Niemcy, które potrzebują ekspansji i cierpią na brak żywności. Włochy mają ludność, liczniejszą od Francji na terytorjum dwukrotnie mniejszem. Niemcy usiłują być samowystarczalne, lecz im się to nie udaje. Badając zaopatrzenie poszczególnych krajów w zasadnicze surowce, pos. Salter stwierdza, że Japonja, Niemcy i Włochy są w te surowce bardzo ubogie i wcześniej czy później dokonają rozpaczliwych wysiłków, jeśli Anglja i inne narody nie zgodzą się na sprawiedliwy podział kuli ziemskiej.

Następnie zabrał głos Lloyd George: „Nie sądzę — mówił on — abyśmy mieli pokój bez rozpatrzenia mantadów (kolonjalnych — przyp. aut.). Nie jestem zwolennikiem ustąpienia choćby kawałka Imperjum Brytyjskiego — jednak na zasadzie traktatu wersalskiego wspomniane terytorja nie zostały nam oddane jako posiadłości brytyjskie, lecz zostały oddane Lidze Narodów, która jest wyposażona we wszystkie uprawnienia co do tych terytorjów. Przepowiadana od dwóch lat wojna między Niemcami a Rosją jest obecnie przygotowywana. Nikt nie może powiedzieć, co się dzieje między Niemcami, Rosją a Japonją. Wszystko, co wiemy, to tylko to, że wszędzie odbywają się gorączkowe przygotowania do wojny. Proszę rząd, aby nie unikał możliwości jakiejkolwiek akcji ekonomicznej. Japonja wtargnęła do Chin, a Włochy do Etjopji z powodów gospodarczych".

W imieniu rządu zabrał głos w dyskusji podsekretarz stanu w ministerstwie spraw zagranicznych, lord Cranborne. Podtrzymał on deklarację sir S. Hoare'a co do zgody rozpatrzenia sprawy pcdziału surowców,

4*

lecz zaznaczył, że tak skomplikowany problem nie mógłby być dyskutowany w obecnych warunkach. Co do międzynarodowych konferencyj, to po nieszczęśliwej inicjatywie Mac Donalda z 1933 r. (międzynarodowa konferencja ekonomiczna), rząd brytyjski nie zamierza powtarzać ich bez dostatecznego uprzedniego przygotowania.

Przemawiał jeszcze socjalista Lees-Smith, który wypowiedział się za rewizją obecnego stanu kolonjalnego przez Ligę Narodów.

W wyżej przytoczonej dyskusji ,,kolonjalnej'' konserwatyści bardzo energicznie przeciwstawiali się wszelkim możliwościom zmian w redystrybucji kolonij.

Sięgnijmy jeszcze do obrad brytyjskiej komisji parlamentarnej do spraw imperjalnych. Oto w połowie lutego 1936 r. przemawiał tam lord Lugard, uchodzący za znawcę problemu kolonjalnego. Aczkolwiek przeciwnik rewizjonizmu kolonjalnego, i on musiał zająć się narzucającym się problemem zaradzenia obecnemu stanowi rzeczy. Mówił o trudnościach, jakie wynikłyby przy przekazywaniu obcym mocarstwom terenów kolonjalnych lub mandatowych, należących do W. Brytanji, nawet gdyby takie odstąpienie było możliwe, a to ze względu na opór angielskiej opinji publicznej. Zaznaczył jednak, że możnaby było bardziej udostępnić niektóre zamorskie rynki, pod warunkiem, że inne mocarstwa kolonjalne poszłyby za tym przykładem.

Lord Lugard odrzucił, jako niewykonalną, sugestję często podnoszoną przez Labour Party, że przynajmniej tereny mandatowe mogłyby być administrowane przez specjalną komisję Ligi Narodów.

W połowie lutego 1936 r. wygłosił w Berkhamstead (Hertfordshire) wielką mowę lord Allen of Hurdwood z grupy labourzystów. ,,Czem więcej W. Brytanja — mówi lord Allen — uznaje za konieczne przystąpić do akcji kolektywnej dla zapewnienia swego własnego bezpieczeństwa, tem bardziej staje się niezbędne dla nas znalezienie środków dla złagodzenia żalów, które mogą położyć kres pokojowi. Te żale odnoszą się do potrzeb ekspansji ludności, dostępu do surowców i do chęci posiadania terenów kolonjalnych. Wiemy, że niektóre z tych rewindykacyj oparte są na argumentach niezupełnie słusznych, ale w oczach niezadowolonych są one dość realne, i dlatego są niebezpieczne. Wiemy, że nie można im zadośćuczynić przez redystrybucję terytorjów kolonjalnych. Trzeba uciec się do metody bardziej naukowej, podchodząc do tego problemu. Faktem jednak pozostaje, że niezadowolenie istnieje i że jest ono hamulcem dla procesu kooperacji międzynarodowej. To też ważnem jest, aby nastąpiło tu rozwiązanie. Wydaje mi się — mówił lord Allen — że sama decyzja rozpatrzenia skarg zrobiłaby wiele dla zahamowania żywiołowego niezadowolenia, wyrażanego przez liczne

kraje. Niezbędnem więc jest, aby szczególnie W. Brytanja zastosowała się do przemówienia sir S. Hoare'a w Genewie i wskazała procedurę, którą należałoby zastosować w chwili obecnej. Fatalnie jest otwierać podwoje dla żalów o charakterze tak emocjonalnym, nic następnie nie robiąc. To tylko pogarsza sytuację. Powołanie, przez mocarstwa zaopatrzone (w kolonje — przyp. aut.) i niezaopatrzone, komisji dla stwierdzenia stanu faktycznego — byłoby pierwszym krokiem, ogromnie pożytecznym. Należałoby ją stworzyć bez zwłoki".

Gdy w dniu 24 lutego 1936 r. odbyła się w Izbie Gmin ponownie debata nad polityką zagraniczną, nowy minister spraw zagranicznych W. Brytanji, A. Eden, złożył w sprawie surowców kolonjalnych następujące oświadczenie: „Rząd w żadnej mierze nie wycofał propozycyj sir S. Hoare'a w tej sprawie. Jest on całkowicie gotów zbadać ten problem w każdej chwili i jest zdania, że badanie to mogłoby się odbyć w Genewie".

Problem kolonjalny zainteresował i sfery naukowe. Bawiący w Berlinie w końcu lutego 1936 r. w celu wygłoszenia odczytu, brytyjski historyk i dyrektor londyńskiego „Royal Institut of International Affaires" — prof. Arnold Toynbee, zapowiedział, że „Royal Institut of International Affaires" zwołuje latem 1937 roku w sprawach kolonjalnych międzynarodową konferencję, której zadaniem będzie przeprowadzenie wyczerpującej ankiety na temat żądań i istotnych potrzeb wszystkich mocarstw „niezadowolonych".

Dyskusja nad rewizjonizmem kolonjalnym przeniknęła i do pertraktacyj dyplomatycznych, zapoczątkowanych w Europie po wypowiedzeniu przez Niemcy traktatu locarneńskiego. M. in. sir Robert Vansittart, stały podsekretarz stanu w brytyjskiem ministerstwie spraw zagranicznych, pragnąc wyjaśnić żądania Rzeszy, postawił żądanie przybyłemu do Londynu ambasadorowi von Ribbentrop, aby Niemcy sprecyzowały swe pretensje kolonjalne i termin, w którym będą się domagały zwrotu kolonij, oraz czy spodziewają się wszystkich swych dawniejszych kolonij bezwarunkowo, czy też pod postacią mandatów. Ambasador von Ribbentrop odrzec miał na to, że charakter jego instrukcyj jest bardzo ograniczony i że nie posiada pełnomocnictw do rokowań, w których obręb wchodziłyby takie pytania. Można przypuszczać, że podnoszenie w rozmowach nad wypowiedzianym paktem reńskim i nad remilitaryzacją Nadrenji — sprawy kolonjalnej, było planowe. Nie leży w interesie Rzeszy uzyskiwać kolonje wzamian za różne koncesje, mając pewność widocznie otrzymania ich bez ofiar.

Ciągłe wiadomości o pretensjach kolonjalnych Niemiec, oraz powtarzające się głuche pogłoski o możliwości zwrotu kolonij, odbiły się

ponownie echem w Izbie Gmin na posiedzeniu z 7 kwietnia 1936 r. Poseł Winston Churchill podniósł sprzeczności między oświadczeniami poszczególnych ministrów odnośnie zwrotu Niemcom ich dawnych posiadłości zamorskich i odnośnie podziału źródeł surowców w ogólności. Koniecznem jest, aby rząd natychmiast wypowiedział się w tej sprawie z największą jasnością. ,,Nie może być mowy — mówił Winston Churchill — o oddaniu terytorjów mandatowych Niemcom, dopóki mają miejsce prześladowania rasowe w tym kraju. Czyż nie jest prawdą, że nie możemy je zwrócić samym Niemcom, lecz tylko Lidze Narodów, która jedynie może zadecydować o ich przyszłości? Rząd powinien się o tem wypowiedzieć. Nie chcemy w tej sprawie takiej gmatwaniny, jaka wynikła ze sprawy etjopskiej. Nie chcemy zachęcać różnych nadziej, apetytów, a później raptownie odmawiać konkretnego działania".

A Austin Chamberlain rzucił na tem posiedzeniu pytanie: ,,Chciałbym wiedzieć, czy Niemcy chcą zwrotu kolonij, które są pod mandatem?".

Na wywody w sprawie kolonij odpowiedział minister Neville Chamberlain: ,,O ile mi wiadomo, nikt jeszcze nie żądał, ani nie sugerował, aby Imperjum Brytyjskie zrzekło się którychkolwiek ze swych kolonij. Prawie zbędnem jest mówić, że gdyby takie żądanie było wysunięte, nie byłoby ono wzięte pod rozwagę ani przez chwilę". Po przedstawieniu statutu terytorjów mandatowych, kanclerz skarbu ciągnął dalej: ,,Kiedy ustanawiano mandaty, nie było mowy o tem, że nigdy nie będą one ulegały zmianom. Wydaje mi się, że taka zmiana wymagałaby przynajmniej aprobaty mocarstwa mandatowego, następnie tego mocarstwa, na którego korzyść mandat przekazanoby, i wreszcie zgody Ligi Narodów. Stanowisko rządu dokładnie było sprecyzowane przez ministra Thomasa, który oświadczył, odpowiadając na odnośne pytanie: ,,Rząd Jego Królewskiej Mości nigdy nie brał pod uwagę i nie weźmie pod uwagę sprawy odstąpienia kolonij brytyjskich lub terytorjów pod mandatem". Co się tyczy przyszłości, nie mogę angażować się w imieniu rządów przyszłych. Powiem, że mandaty nie były przyznane jedynie Anglji. Nie mogę dopuścić myśli, aby jakikolwiek rząd zgodził się nawet na dyskutowanie sprawy odstąstąpienia swego własnego mandatu, nie troszcząc się, co się stanie z mandatami, posiadanemi przez innych".

Sprawa kolonjalna wypłynęła również na posiedzeniu Izby Gmin w dniu 21 kwietnia 1936 r. Na posiedzeniu tem, z jednej strony konserwatyści Wise i Amery przeciwstawiali się stanowisku państw, domagających się rewizji mandatów kolonjalnych, z drugiej zaś labourzysta Grenfell domagał się udostępnienia źródeł surowców wszystkim narodom.

Na wywody mówców, ówczesny minister kolonij, Thomas, złożył deklarację, w której m. in. powiedział: ,,Gdyby kwestja rewizji mandatów kolonjalnych została podniesiona, a nie będzie to uczynione przez nas, — nietylko my decydowalibyśmy. Przypomnijcie sobie Panowie, że Australja, Nowa Zelandja i Afryka Południowa posiadają mandaty, i rząd brytyjski nie rozpatrzy odstąpienia któregokolwiek ze swych mandatów, o ile całość zagadnienia nie będzie też zbadana. Poza tem nie chodzi tylko o Imperjum Brytyjskie. Francja i Belgja są też zainteresowane".

I min. Thomas zakończył zdaniem następującem: ,,Nie rozpatrywaliśmy i nie będziemy rozpatrywać tej sprawy. Lecz jeśli inny naród ją podniesie, będzie naszym obowiązkiem rozważyć okoliczności".

Stanowcze przeciwstawienie się rewizjonizmowi kolonjalnemu nie było pożądane przez niektóre odłamy Izby Gmin. To też W. Churchill wyraził niepokój, jaki w nim wzbudzają ostatnie słowa ministra, gdyż czynią one wrażenie, że sprawa powrotu terenów mandatowych do Niemiec nie jest zamknięta. Wypowiedział on zdanie, że łepiej byłoby nie ryzykować podniecania pożądliwości obcych narodów i powiedzieć raz na zawsze, że rewizja mandatów nie będzie mogła mieć miejsca.

Mimo podobnych słów zachęty, idących z wielu stron — rząd brytyjski jednak nie przeciwstawił się zdecydowanie i wyraźnie akcji rewizjonistycznej, nie zamknął drogi do dyskusji.

Jakżeż ustosunkowuje się Francja do prądów rewizjonistycznych?

Wprawdzie w październiku 1935 r. ówczesny minister kolonij, Rollin, ostrzegał: ,,Niech wszyscy wiedzą, oświadczam to z całą siłą tym, którzy w kraju i zagranicą nie zrozumieli jeszcze, że nasze kolonje są ziemią francuską i że jeśli zajdzie potrzeba, bronić ich będziemy jak ziemi francuskiej".

Niewątpliwie słowa te odnosiły się do kolonij, wchodzących w skład Imperjum Francuskiego. Ale czy odnosiły się też i do kolonij mandatowych? Chyba nie.

Wszak francuski minister spraw zagranicznych, p. Flandin, przemawiając w Vezelay (dep. Yonne) w końcu marca 1936 r., powiedział w związku z wypowiedzeniem przez Niemcy traktatu locarneńskiego: ,,W memorandum, które rozdał mocarstwom-sygnatarjuszom traktatu w Locarno, jak również w mowie, którą równocześnie wygłosił, — kanclerz Hitler zrobił aluzję w związku z równością praw do zagadnienia kolonij oraz w związku z pewnemi żywotnemi prawami narodów, do rewizji traktatów". I min. Flandin rzucił niedwuznaczne pytanie: ,,Jeśli Niemcy zamierzają rewindykować prawo do posiadania kolonij, to zwrotu jakich

kolonij będą się domagali? Czy żądają one, aby im były zwrócone wszystkie ich kolonje sprzed wojny, czy też niektóre z nich, i w tym ostatnim wypadku — jakie?"

Przytem rząd francuski, odpowiadając na początku kwietnia 1936 r. na memorandum niemieckie, wypowiadające traktaty locarneńskie, ustosunkował się w sposób następujący do zagadnienia surowców kolonjalnych: „Podwójna konieczność — czytamy tam — stworzenia wspólnego rezerwuaru surowców i terytorjów dla ekspansji celem wchłonięcia nadmiaru produkcji, powinna doprowadzić do rewizji pewnych statutów kolonjalnych nie w dziedzinie suwerenności politycznej, ale pod względem równości praw gospodarczych i współpracy kredytowej pomiędzy państwami europejskiemi, które, zapewniwszy sobie bezpieczeństwo zbiorowe i wzajemną pomoc, powinny z tego powodu być uważane za państwa zrzeszone, a nie rywalizujące ze sobą".

Nota francuska wyrażała zdanie, że tego rodzaju zagadnienia powinny być rozpatrzone niezwłocznie po przywróceniu bezpieczeństwa politycznego przez sekcję specjalną komisji państw europejskich, zanim, jeśli to będzie konieczne, zostaną przedstawione Radzie Ligi Narodów lub ogólnej konferencji, na którą zostaną zaproszone państwa, nienależące do Ligi Narodów.

Projekt zwołania międzynarodowej konferencji dla przedyskutowania sprawy surowców, podnoszony w Izbie Gmin i przez brytyjskich ministrów, znalazł przychylne przyjęcie poza Europą.

Amerykański podsekretarz stanu Williams Philips, zapytany w drugiej połowie marca 1936 r. o swoje zdanie co do nadeszłych wówczas z Londynu wiadomości o ewentualnem zwołaniu takiej konferencji, zaznaczył, że rząd amerykański nie otrzymał żadnych oficjalnych sugestyj w tej sprawie. Przypomniał jednak życzliwe stanowisko swego rządu do zwołania konferencji, którąby rozpatrzyła międzynarodowe problemy ekonomiczne i finansowe, a w szczególności zagadnienie dostępu do źródeł surowców.

Również w tymże czasie japoński premjer Hirota oświadczył, że Japonja weźmie chętnie udział w międzynarodowej konferencji, mającej na celu podział rynków surowcowych, jednak zaznaczył, że inicjatywa zwołania tej konferencji nie może wyjść od Japonji.

Gdy zestawimy wszystkie tu przytoczone głosy, wszystkie podane tu opinje, jakież wnioski się nasuwają?

Oto nikt nie zaprzecza, że istnieją narody, które są przeludnione, że więc potrzebne im są nowe tereny ekspansji, nikt nie zaprzecza, że niektóre państwa cierpią dotkliwie na brak surowców i że należałoby im je udostępnić.

Wszyscy starają się rozwiązać problem kolonjalny, znaleźć sposób wyjścia, jednem słowem przeprowadzić rewizję zagadnienia kolonjalnego — w taki sposób, aby nie nadszarpnąć zbytnio własnego stanu posiadania.

Czyż jednak sprawiedliwy rozdział surowców da się przeprowadzić abstrakcyjnie bez rozdziału terenów, będących ich źródłem? Czyż jest do pomyślenia, w czasach, gdy siła zbrojna jest praktycznie najwyższem prawem, aby zapewnić państwom nieograniczone po wsze czasy prawo korzystania z obszarów kolonjalnych, będących własnością innego mocarstwa? Ileż konfliktów i nieporozumień byłoby wynikiem zrealizowania podobnej koncepcji?

Jeśli się podnosi dziś w parlamentach największych mocarstw, jeśli w aktach dyplomatycznych porusza się zagadnienie podziału surowców, — to niewątpliwie robi się to ze świadomością, że jednak rewizja podziału kolonij, przynajmniej mandatowych, — jest kwestją czasu, jest kwestją takiego lub innego ułożenia się dynamizmu państw zainteresowanych.

Polska jest jednem z tych państw, którym tereny kolonjalne są niezbędne zarówno jako źródło surowców, jak również jako nowe ujście dla szybko narastającej ludności.

Wprowadziliśmy ograniczenia dewizowe, wprowadziliśmy kontrolę obrotu towarowego z zagranicą. Ostatnio musieliśmy nawet zmniejszyć przydział dewiz na surowce, mimo że konjunktura w niektórych przemysłach zaczęła się poprawiać. Przemysły te muszą dziś ograniczać zużycie tych surowców. Dlaczego? Dlaczego zmuszeni jesteśmy hamować wytwórczość krajową? Dlatego, że nie możemy sobie już dziś pozwolić na zakupywanie zagranicą surowców i na płacenie za nie dewizami, których nam brak wskutek polityki autarkicznej państw. Te niedobory surowcowe, które jeszcze niedawno nie dawały się tak odczuwać, obecnie stają się coraz uciążliwsze dla rozwoju życia gospodarczego kraju.

Polska zastrzegła sobie poruszenie tego zagadnienia na terenie międzynarodowym. Polski minister spraw zagranicznych podczas dyskusji nad polityką zagraniczną w komisji budżetowej Senatu w dn. 29 stycznia 1936 r. złożył następującą deklarację: ,,Sprawy kolonjalne. Mówi się o nich dziś dość dużo, niektórzy aktualnie biją się nawet o to. Sądzę, że jesteśmy na progu jakby dojrzewania nowej koncepcji zagadnienia kolonjalnego. Przedstawiciel największego mocarstwa kolonjalnego, sir Samuel Hoare, powiedział, iż przewiduje możliwość i potrzebę międzynarodowego porozumienia co do podziału źródeł surowców, jak i spożytkowania ludzkiej pracy na świecie. Sądzi on, iż szukać tego trzeba na drodze porozumienia pokojowego. W Genewie zaznaczyłem w odpo-

wiedniej formie, że rezerwujemy sobie powrócenie do tej sprawy w przyszłości. Przy rozpatrywaniu tego problemu w drodze porozumienia międzynarodowego, nasze państwo będzie miało oczywiście równe prawo i równą możność zaspokojenia swoich interesów".

W chwili, gdy na terenie międzynarodowym dojrzewa problem rewizjonizmu kolonjalnego, rewizjonizmu podziału mandatów — słuszne żądania Polski winny znaleźć należyte zrozumienie u właściwych międzynarodowych czynników.

Nie jest przytem wykluczone, że przy nowym podziale terenów mandatowych, niektóre mocarstwa kolonjalne, władające dziś kolonjami mandatowemi, — będą wolały sąsiadować z kolonją polską bardziej, niż z kolonją innego państwa.

Nadchodzi chwila decydująca, chwila, do której zarówno społeczeństwo polskie, jak i jego rząd winny być należycie przygotowane.

Czy nazwiemy zbliżający się okres — okresem zmagania się o sprawiedliwy podział surowców, czy też o podział terenów kolonjalnych — zawsze pozostanie faktem, że okres ten będzie dla interesów mocarstwowych Polski niezmiernie doniosłym.

Świat idzie ku rewizjonizmowi kolonjalnemu. Strzeżmy pilnie interesów Polski.

DR. CZESŁAW KULIKOWSKI

DOŚWIADCZENIA

Trzyletni okres działalności osadniczej Ligi Morskiej i Kolonjalnej na terenie Parany nagromadził sporo materjału doświadczalnego, dopraszającego się segregacji i wyciągnięcia wniosków.

Liga Morska i Kolonjalna weszła do Parany w okresie najniekorzystniejszym dla polskiej akcji kolonizacyjnej.

Wszystkie poprzednie polskie poczynania kolonizacyjne dały wyniki ujemne. Rokująca olbrzymie nadzieje, akcja w Peru załamała się z kretesem, grzebiąc dwa przedsiębiorstwa, z których jedno zaczynało przecież z miljonowym wkładem pieniężnym. Osadnictwo w Espirito Santo, uchodziło już, powszechnie, choć całkiem bezpodstawnie, za nieudałe. W samej Paranie niemal że ześrodkowały się wszystkie objawy niemożności prowadzenia akcji osadniczej ze strony polskiej. Na wielką skalę podjęta impreza Warszawskiego Towarzystwa Kolonizacyjnego pozostawiła jedynie nieprawdopodobny proces z miernikami, proces, który skutkiem psychicznych właściwości pewnego odłamu tamtejszej Polonji, spowodował nietylko upadek samej akcji kolonizacyjnej, ale i przyczynił się do głębokiego, latami trwającego rozłamu w środowisku polskiem. Wreszcie, jeszcze jedna próba działalności osadniczej, tym razem oparta wyłącznie na miejscowych siłach polskich w formie utworzenia Parańskiej Spółki Kolonizacyjnej — nie dała pożądanego rezultatu. Finansowe i personalne możliwości parańskiego społeczeństwa polskiego wystarczyły zaledwie na utworzenie Spółki; na samą działalność osadniczą nie wystarczyło już Spółce środków. Kilkanaście rodzin, z trudem pościąganych na teren Spółki, wnet rozeszło się po Paranie. Spółka znalazła się w martwym punkcie, bez osadników na terenie, z długami i bez możności uzyskania wiz dla nowych osadników z Polski, pozostało jej już tylko oczekiwanie na pomoc, bądź formalne zlikwidowanie.

Rozpoczynanie w takich warunkach działalności ze strony Ligi M. i K. było wielkiem ryzykiem. Mimo wszystko Liga mogła się na to odważyć,

posiadała bowiem przedewszystkiem własne zasoby finansowe, pozwalające na dłuższą akcję, bez oglądania się na subsydja zzewnątrz, pozatem cieszyła się moralnem poparciem odnośnych władz polskich, które w uporczywem poszukiwaniu sposobów wyjścia z impasu emigracyjnego zdecydowały się na jeszcze jeden objaw dobrej woli, wbrew poprzednim ujemnym doświadczeniom. Do tych dwóch pozytywnych czynników dołączył się niebawem trzeci: jak najprzychylniejsze stanowisko rządu parańskiego w stosunku do obcych przedsięwzięć kolonizacyjnych, wchodzących na teren Parany.

Kwestja imigracji, a zwłaszcza kolonizacji obcej — kształtuje się obecnie w Brazylji dość paradoksalnie. Idąc za wzorem innych państw, a szczególniej Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej, Brazylja zdecydowanie zamknęła drzwi przed napływem obcych, uczyniła to tak zdecydowanie, że aż utrwaliła tę zasadę w konstytucji. Zaledwie to uczyniono, a już zorjentowano się, że życie gospodarcze wymaga zmiany. Powtarza się tutaj wieloletnie starcie dwóch systemów gospodarczych w Brazylji. Pierwszy, odwieczny, traktujący niezmierzone obszary interjoru jako zaplecze eksploatacji bogactw naturalnych w rękach nielicznych mieszkańców wybrzeża, z panowaniem zasady, że im mniej głównych eksploatatorów, tem większe gwarancje dobrobytu. Drugi, który już odniósł zwycięstwo, wyrażone zniesieniem niewolnictwa i wszczęciem wielkiej propagandy imigracyjnej z końcem zeszłego stulecia — to zasada, że dla rozwoju Brazylji nie wystarczy ekstenzywne ogołacanie kraju pracą niewolników licho płatnych lub tubylczych sił roboczych, lecz potrzeba przedewszystkiem wartościowego człowieka, przywiązanego do swej pracy.

Dla zilustrowania obecnych przemian w opinji brazylijskiej w stosunku do imigracji należy przytoczyć zdanie czołowego publicysty, Azewedo Amaral, z książki jego p. t. „A avantura politica do Brazil", w którem to dziele docieka on istoty polityki brazylijskiej. Pisze on:

„Napływ imigrantów europejskich zaczął się w pierwszych latach niepodległości, lecz fale imigrantów białych były nader nieznaczne i napływały rzadko, nie przynosząc w rezultacie nic ponad utworzenie małych osad. Z chwilą, gdy rolnicy paulistańscy, w drugiej połowie szóstego dziesięciolecia, zainicjowali plany ekspansji kawowej, problem imigracji nasunął się w formie imperatywnej. Rozwój rolnictwa, który miał sprowadzić jak najgłębsze wyniki dla życia ekonomicznego, byłby nie do pomyślenia bez kolonizacji. Ta zaś nigdyby nie mogła osiągnąć takich rozmiarów, dopókiby istniało niewolnictwo. Pracownik biały powstrzymywałby się zawsze od emigracji do kraju, gdzie

miałby pracować u boku niewolnika, ryzykując narażanie się na warunki pracy, wynikające z istnienia niewolnictwa."

W ten sposób uzasadniając tak wielką przemianę w systemie gospodarczym, jaką dla ówczesnych wielkich plantatorów było zniesienie niewolnictwa, niczem innem jak koniecznością napływu kolonistów europejskich, wskazuje autor najistotniejszą potrzebę Brazylji. Opinja ta jest tem charakterystyczniejsza, że wypowiedziana w roku 1935, po antyimigracyjnych nastrojach konstytuanty i po kampanji integralistów i nacjonalistów brazylijskich przeciw imigracji.

Narazie jednak, mimo ugruntowania się opinji pro-imigracyjnej, brazylijskie władze federalne, które znalazły się w potrzasku przedwczesnych ograniczeń konstytucyjnych, muszą z całym rygorem stosować politykę antyimigracyjną. Natomiast szereg rządów stanowych, do których należy też i Parana, wszelkiemi możliwemi sposobami stara się uchylić przytrzaśnięte wrota imigracyjne. W czasie wchodzenia Ligi M. i K. na teren parański, powyższe stanowisko rządu parańskiego było jeszcze dodatkowo dopingowane przez fakt, że tymczasowy rząd rewolucyjny stał przed wyborami i wykorzystywał wszelkie sposoby dla nadania swej polityce charakteru aktywności gospodarczej. Widome oznaki ożywienia, jakie każda akcja osadnicza wywiera w okolicy poszczególnych terenów kolonizacyjnych, kazały zatem rządowi parańskiemu bardzo przychylnie witać każdą instytucję osadniczą, przychodzącą z zamiarem rychłej kolonizacji, a szczególnie instytucję zagraniczną, za którą wchodziły pewne kapitały zzewnątrz.

Te okoliczności wytyczyły Lidze M. i K. kierunek pierwszych kroków. Korzystając z pełnej pomocy rządu parańskiego, delegat Ligi przeprowadził początkowo gruntowną eksplorację terenów na zachodzie Parany, badając wszystkie możliwości osadnicze, a biorąc też pod uwagę i popularne wówczas projekty wielkiej akcji, opartej na inwestycji kolejowej wzorem angielskiej kolonizacji przedsiębiorstwa Parana Plantations Company. W rezultacie badań, działalność Ligi ześrodkowała się na stosunkowo niewielkim terenie Rezerwatu Indyjskiego, znanym czytelnikom „Morza" pod nazwą Morska Wola.

Uzyskanie tego terenu okazało się podwójnie szczęśliwe. Przedewszystkiem — otwarto pochodowi polskiej kolonizacji teren, będący oddawna przedmiotem zainteresowań polskich kolonistów dorzecza Ivahy, a następnie wprowadzono pewne ożywienie w rejon tegoż dorzecza, wynikające z przepływu nowych kolonistów i nowych pieniędzy przez okolice Ivahy; nie można też pominąć nader pozytywnego faktu, iż kontraktem koncesyjnym zagwarantował rząd parański użycie kwot,

wpłacanych przez Ligę za koncesję na poprawę drogi Calmon — Therezyna, będącą magistralą dorzecza Ivahy. Niewielka ta kwota coprawda nie wpłynie na zasadniczy remont drogi, w każdym jednak razie polepszy fatalny stan komunikacji tamtejszego rejonu.

W kilka miesięcy po zawarciu kontraktu koncesyjnego, teren Morskiej Woli został już na tyle zorganizowany, że mógł się stać podstawą uzyskania wiz dla osadników z Polski. Był to zarazem fakt szczególnie korzystny dla polskiego ruchu emigracyjnego. Albowiem właśnie w tym okresie zaszły zmiany w brazylijskiem prawie imigracyjnem; nowe przepisy dają możność wjazdu imigrantom-rolnikom, jedynie sprowadzonym przez przedsiębiorstwa kolonizacyjne, posiadające tereny odpowiednio zorganizowane. Gdyby nie rychłe urządzenie Morskiej Woli przez Ligę M. i K., to groziłaby sytuacja zupełnej niemożności wjazdu rolników polskich i nawet ten nikły ruch emigracyjny, jaki w ostatnich latach sączy się z Polski do Parany, ustałby całkowicie.

W ten sposób, dzięki działalności Ligi M. i K., została przełamana zupełna inercja osadnicza w Paranie oraz wporę zapobieżono niemożności dopływu nowych emigrantów. Wreszcie udane wejście Ligi na teren Parany wpłynęło ożywczo na nastroje Parańskiej Spółki Kolonizacyjnej, dzięki czemu (nie bez finansowej pomocy ze strony Ligi M. i K.) Spółka mogła przetrwać, aż doczekała się silnego zastrzyku finansowego, który uczynił z niej obecnie przedsiębiorstwo, zdolne do większych działań.

Po powyższem zestawieniu faktów przychodzi kolej na zebranie fachowych doświadczeń z dotychczasowej akcji Ligi M. i K.

Podstawowym warunkiem udania się osadnictwa jest należyty wybór terenu. Nie ulega dyskusji, że dla osadnictwa polskiego zasadniczym był i będzie charakter pionierski. Sporny jedynie może być zasięg pojęcia pionierskości, t. j. czy przedmiotem polskiego osadnictwa mogą być tereny, całkowicie oderwane od mniejwięcej zorganizowanych ośrodków, tereny bez dróg, skazane przez dłuższy czas na zupełną samodzielność, — czy też tereny, będące bezpośredniem przedłużeniem rejonów zamieszkałych. Historja osadnictwa polskiego w Paranie nie notuje ani jednego wypadku udanego osadnictwa na terenie pionierskim, w całkowitem tego słowa znaczeniu. Osadnicy stopniowo wdzierali się w interjor i, odsuwając się powoli od miast i arteryj komunikacyjnych, obsiedli przedewszystkiem Kurytybę w promieniu nie dalej niż 50—60 km. Potem, wykorzystując rzekę Iguassu, posunęli się znowu dość ciasno przy rzece (30—40 km) w okolice

Sao Mateus i Rio Claro. Po wybudowaniu kolei Sao Paulo — Rio Grande do Sul, lokują się w Irateńskiem i Malletańskiem, nigdy dalej jak czterdzieści kilometrów. Kolonizacja Cruz Machado, odległego 50 km od kolei, z górzystemi drogami na Marechal Mallet, przechodzi ostry kryzys, wreszcie koloniści przenoszą się masowo na drugą stronę Cruz Machado, gdzie lepsze warunki komunikacji i kontakt z większym ośrodkiem, União d. Victoria, dają im dopiero znośne warunki bytowania. Kolonje w dorzeczu Ivahy narastają powoli do 150 km od kolei, tworząc nieprzerwany niemal pas. Powstała przypadkowo kolonja Amolafaca za Guarapuawą, odległa o 300 km od kolei, wegetuje marnie w corocznem oczekiwaniu na doprowadzenie kolei do Guarapuawy, co dopiero z tej okolicy, w gruncie rzeczy niesłychanie bogatej, uczyni rejon, zdatny do kolonizacji.

Maksymalny zatem zasięg pojęcia pionierskości należy wyrazić w odległości 100—150 km od kolei, z warunkiem, że przestrzeń ta będzie wypełniona już prosperującemi osadami.

Trzeba przytem wziąć pod uwagę, że dawna kolonizacja odbywała się w zupełnie innych warunkach, kiedy osadnictwo przeprowadzał sam rząd brazylijski, kiedy osadnicy byli częstokroć w przymusowem położeniu i musieli tam pracować, gdzie ich okoliczności zmusiły, a obecni przybysze z Polski mają daleko większą swobodę wyboru miejsca, niezbyt się kwapią do pracy w całkowicie prymitywnych warunkach i, jeżeli posiadają cośkolwiek gotówki, to niema żadnej siły, którаby powstrzymała ich przed ulegnięciem atrakcji miejscowości, położonych bliżej miast.

Drugi warunek akcji osadniczej: zorganizowanie aparatu administracyjnego i urządzenie terenu, nastręcza jeszcze poważne trudności. Przedewszystkiem brak jest fachowców. Typ fachowego administratora osadniczego dotychczas nie mógł się wyrobić, operuje się zawsze siłami improwizowanemi i aż dotychczas trudno nawet ustalić, z jakich zawodów należałoby fachowców rekrutować. Dla należytego administrowania kolonją nie wystarczy być agronomem, jakkolwiek agronom, mogąc kolonistom służyć radą, najłatwiej pozyska sobie ich posłuch. Różnorakie czynności administratora przekraczają często zakres wiedzy agronoma; najwłaściwiej trzeba przyjąć osobne pojęcie fachowca osadniczego, na który składać się będą zdolności organizacyjne, pewne doświadczenie rolne, elementarne wiadomości budownictwa wiejskiego, ogólna znajomość robót drogowych i mierniczych, przynajmniej na tyle, aby kontrolować postęp pracy.

W zakres urządzenia terenu, poza wymierzeniem perymetru i podziałem na działki, wchodzi zapewnienie kolonji odpowiedniej ilości

budulca oraz robotników, którzy przybywającemu koloniście oczyszczą pewien obszar ziemi. Już zaraz pierwsze tygodnie osadnictwa na Morskiej Woli wykazały, że spotykane we wszystkich niemal dotychczasowych prospektach kolonizacyjnych obietnice gotowego domku i oczyszczonego pola są całkowicie nierealne i należy je zarzucić. Osadnik wybiera swą działkę na miejscu, trudno zatem przewidzieć zgóry, gdzie należy dla niego dom postawić, chyba że na wybrane działki przenosiłoby się gotowe domy — co jest niemożliwe. Z tego samego powodu niemożliwe jest uprzednie oczyszczenie działki, tembardziej, że oczyszczona ziemia, jeśli natychmiast nie jest kultywowana, szybko zarasta i staje się potem jeszcze trudniejsza do oczyszczenia.

Ważne natomiast jest przygotowanie budulca na domy. W tym celu nieodzowny jest tartak, nawet zupełnie prymitywny; tartak ten musi być zakupiony i eksploatowany przez administrację, gdyż prywatny przedsiębiorca nie zaryzykuje postawienia, ani nawet dzierżawienia tartaku, postawionego przez administrację. Liczenie na okoliczne tartaki jest zawsze zawodne ze względu na chroniczne niedotrzymywanie terminów dostawy, a wreszcie z uwagi na to, że koszty dowozu drzewa choćby z najbliższych okolic i choćby najtańsze, przekreślają jakąkolwiek kalkulację budowy domów. W rezultacie osadnik skazany jest tak na stratę czasu, musząc mozolnie toporem obrabiać surowy budulec na dom, jak też na stratę pieniędzy, musząc dokupywać sobie część materjału z okolicy, choć może otrzymać go na miejscu o wiele taniej.

Tartak jest to bodaj jedyna konieczna inwestycja administracji i to zaraz od początku. Czy potrzebne są inne zakłady przetwórcze, o tem jeszcze doświadczenie nie mówi. Teoretycznie nie ulega wątpliwości, że możność sprzedania przez kolonistę produktów zaraz na miejscu, dla przetworzenia i sprzedania potem przez administrację już jako półsurowców — daje koloniście większe zarobki, pozwala nawet na spłacenie rat za ziemię w naturaljach i daje również zarobek administracji. Praktycznie brak jakichkolwiek materjałów, aby to było celowe, a przedewszystkiem opłacalne dla administracji.

W każdym razie od tego rodzaju eksperymentalnych inwestycyj należy się powstrzymać conajmniej przez pierwsze dwa lata, chociażby dlatego, że wybudowane zakłady musiałyby stać bezczynnie z braku materjału do przetwarzania. W ciągu dwóch pierwszych lat koloniści zdołają zaledwie wyprodukować na swe potrzeby, a conajwyżej odchować — po parę świń, które starym zwyczajem pójdą piechotą do Ponta Grossy; dopiero później można się spodziewać, że stanie się aktualna kwestja ułatwienia zbytu.

Całkowicie zaś zbędne i nierentujące się, ani materjalnie ani eksperymentalnie, są plantacje, pola doświadczalne i t. p. w bezpośrednim zarządzie administracji. Materjalnie przynoszą tylko wydatki, gdyż administracja musi używać pracy najemnej, co całkowicie przekreśla zysk z plantacji, — eksperymentalnie zaś tego rodzaju pole doświadczalne jest bez znaczenia wychowawczego, gdyż koloniści nowoprzybyli korzystają więcej z doświadczenia sąsiadów dawnych kolonistów, i próby administracji całkowicie ich nie przekonywują. Owe pola doświadczalne są idée fixe każdego administratora, zabierającego się do swej pracy z zapałem i rozmachem; po pół roku jednak ze wzorowych plantacyj pozostają szczątki, plantacja wreszcie idzie w zapomnienie, pozostaje tylko jej ślad w rozchodach administracji.

Pozostawałaby jeszcze kwestja ogólnej opłacalności akcji kolonizacyjnej. Rozpoczęta dopiero kolonizacja Morskiej Woli nie daje jeszcze dostatecznego materjału doświadczalnego. Już teraz jednak można stwierdzić, że nawet tak oględnie przeprowadzona akcja, jak kolonizacja Morskiej Woli, nie może dla przedsiębiorstwa przynieść zysków; conajwyżej po pięciu — siedmiu latach (zależnie od spłat kolonistów) może dać zwrot kapitału, włożonego w teren.

Fakt, że Lidze Morskiej i Kolonjalnej, po raz pierwszy w historji polskiej kolonizacji, udało się zrealizować i przeprowadzić swe dzieło konsekwentnie bez katastrofalnego „frycowego" i bez przejściowych nawet kryzysów finansowych — wystarczyłby, aby ocenić tę imprezę jako już udaną.

Ostateczny zatem wniosek z doświadczenia Woli Morskiej musi być: kontynuowanie działalności w ten sam sposób na dalszych terenach. Tembardziej, że drugie polskie przedsiębiorstwo kolonizacyjne, działające w Paranie, zakreśliło przed sobą plany, sięgające daleko w przyszłość, a więc dla bieżącego ruchu emigracyjnego zupełnie bez znaczenia, i lada miesiąc może się powtórzyć sytuacja sprzed roku, kiedy przy nadzwyczajnej popularności problemu kolonizacji w Paranie, emigracja do tego kraju mogła wogóle ustać, gdyby nie gotowość Ligi M. i K. Tak już się zdarzyło, że Liga wzięła na siebie obowiązek stróżowania nad interesami obecnego ruchu emigracyjnego do Parany, pozostawiając innym instytucjom snucie przemyśleń na przyszłe czasy; może powinno być naodwrót, ale skoro się już tak stało, to należy na tej drodze wytrzymać. Ktoś musi pozostać przy konkretach i wyzwolić się z tego prawdziwego przekleństwa polskiej akcji kolonizacyjnej, jakiem jest ciągłe balansowanie po koncepcjach, wydawanie na świat niedonoszonych płodów i natychmiastowe porzucanie ich dla innych chimer.

INŻ. STANISŁAW K. KOCHANOWSKI

OKRĘTY BOJOWE

Zadaniem okrętów bojowych jest zniszczenie nieprzyjaciela w boju artyleryjskim (zwanym również bojem eskadrowym). Ponieważ każde państwo stara się o zapewnienie sobie przewagi nad przeciwnikiem, przeto nic dziwnego, że do bitwy, która może rozstrzygnąć o losach wojny, przeznacza jednostki najpotężniejsze pod względem uzbrojenia artyleryjskiego i opancerzenia. Wynikiem takiego dążenia są okręty bojowe, jedynie zdolne do zwalczania wszelkich jednostek pływających oraz do bronienia się przed natarciem wszelkich rodzajów.

Okręty bojowe (capital ships, Grosskampfschiffe) dzieliły się doniedawna zasadniczo na dwa rodzaje: okręty bojowe w ścisłem tego słowa znaczeniu (battle ships, Linienschiffe) i krążowniki bojowe (battle cruisers, Schlachtkreuzer). Ostatnie[1] muszą mieć artylerję tego samego kalibru, co i okręty bojowe, lecz słabszy jakościowo pancerz niż na okrętach bojowych, natomiast szybkość ich musi być większa o około 25% od szybkości okrętów bojowych. — Obecnie typ ten jest na wymarciu, gdyż jest on reprezentowany tylko w wojennej marynarce angielskiej w ilości 3 sztuk; z nich H o o d jest największym okrętem wojennym świata. — Obecnie, przy omawianiu projektów okrętów bojowych, projektodawcy kładą nacisk na dużą szybkość, silne uzbrojenie i opancerzenie. W niedalekiej przyszłości zniknie więc różnica między okrętem bojowym i krążownikiem bojowym.

Z militarnego punktu widzenia, okręt bojowy musi być zdolny do: 1) prowadzenia boju artyleryjskiego na wielkich odległościach (to zn. do granicy horyzontu—20 km); 2)ześrodkowania swej artylerji głównej na celu; 3) szybkiego przenoszenia ognia; 4) obserwowania swych strzałów na wielkich odległościach. — Prócz tego musi mieć szerokie pole ostrzału na burty, znaczną szybkość marszową i duży promień

[1]) Krążowniki bojowe niemieckie miały silniejszy pancerz kosztem uzbrojenia.

pływań oraz maximalną niezatapialność. Kadłub okrętu bojowego powinien stanowić pewną platformę dla artylerji, celem zapewnienia jej możności pracy niezależnie od stanu morza (pogody). Warunkowi temu lepiej odpowiadają okręty większe, gdyż im kadłub większy, tem jest bardziej niezależny od stanu morza. Dzięki temu, oraz ze względu na wolną burtę (t. j. burtę wystającą ponad wodę) i powolniejsze ruchy przechyłowe, okręt większy może prędzej i dokładniej użyć swej artylerji, a więc, jego siła ofensywna jest większa.

Zwiększając linjowe wymiary okrętu (długość, szerokość, zanurzenie), zwiększamy zarazem jego wyporność w stosunku prostym do trzeciej potęgi tych wymiarów, zaś jego powierzchnię proporcjonalnie do ich drugiej potęgi. — Zakładając więc, że na pancerz przeznaczamy taką samą część wyporności, możemy opancerzyć stosunkowo większą powierzchnię okrętu większego niż mniejszego, albo też zwiększyć grubość pancerza w pierwszym przypadku.

Większe okręty mają większą stateczność niż mniejsze. Z drugiej zaś strony, większy kadłub możemy podzielić na większą ilość przedziałów grodziami wodoszczelnemi, gdyż umożliwia to większa kubatura bez szkody dla rozmieszczenia mechanizmów, urządzeń i t. p.; na mniejszych okrętach ilość tych przedziałów musi być znacznie mniejsza. — Wniosek — okręt większy jest bardziej niezatapialny niż mniejszy. Siła obronna (opancerzenia i niezatapialność) jest większa na okręcie większym niż na mniejszym.

Większy okręt wymaga dla osiągnięcia tej samej szybkości maszyn o mniejszej mocy na tonnę wyporności niż okręt mniejszy (przy podobnych kształtach kadłuba). — Zadowalając się taką samą szybkością, oszczędzamy na ciężarze maszyn, odniesionym do tonny wyporności, a więc możemy wykorzystać tę różnicę na polepszenie innych składników (artylerji, opancerzenia). — Na morzu okręt wielki mniej traci na szybkości, gdyż falom przeciwstawia większą żywą siłę.

Przy danej szybkości opór zależy przeważnie od oporu tarcia kadłuba. — Zwiększenie wymiarów kadłuba powoduje zwiększenie jego powierzchni, a więc i oporu, mocy maszyn i zużycia paliwa w drugiej potędze; pociąga to za sobą zwiększenie wyporności, a zatem i zwiększenie względnej ilości paliwa w trzeciej potędze. Z tego wynika, że promień pływań większego okrętu wzrasta, względnie, że przy niezmiennej — w stosunku do wyporności — ilości paliwa oraz przy równym promieniu pływań — możemy większemu okrętowi nadać większą szybkość.

Ze strategicznego punktu widzenia okręt większy jest bardziej ruchliwy od mniejszego dzięki stosunkowo większemu promieniowi pływań. — Co się zaś tyczy taktycznego punktu widzenia, to, oprócz wspomnianej pewnej podstawy dla artylerji, urzeczywistnia on zasadę ześrodkowania przeważającej siły bojowej na minimalnej przestrzeni.

Zwiększanie wymiarów okrętów ma swe granice nietyle w technice, co w strategji, taktyce, geografji i... polityce. Ze względu na wielkie koszty budowy olbrzymów będzie można mieć ich niedużo, a więc, strata nawet jednego tylko okrętu spowoduje odrazu znaczne osłabienie floty bojowej. — Zwiększając wymiary okrętu, zwiększamy zarazem jego powierzchnię jako celu dla artylerji nieprzyjacielskiej. — Okręt większy manewruje trudniej niż mniejszy. Głębokość kanałów, portów, szerokość doków i t. p. ogranicza również wymiary okrętów. — Traktaty, ograniczające zbrojenia morskie, ustaliły 35 000 tonn „Standard" [1]) jako górną granicę wyporności okrętów bojowych.

Widzimy więc, że zarówno admiralicje, jak i konstruktorzy — mają bardzo trudne zadania do rozwiązania; admiralicje dlatego, że muszą ustalić te wymagania, jakim, ich zdaniem, okręt bojowy musi odpowiadać, muszą więc znaleźć wyjście kompromisowe z dylematu: potężna artylerja — silne opancerzenie — duża szybkość — duży promień pływań; zaś konstruktorzy muszą znaleźć sposób na pomieszczenie tych właściwości w możliwie ograniczonej wyporności.

Omówionym wyżej warunkom odpowiada we flotach państw świata całego tylko 38 okrętów. Z ilości tej na Wielką Brytanję przypada 15, na Stany Zjednoczone 14, a na Japonję 9. — Spośród tych olbrzymów tylko 7 ma działa 406 mm (dwa angielskie: Nelson i Rodney, trzy Stanów Zjednoczonych A.P.: Colorado, Maryland i West Virginia oraz dwa japońskie: Nagato i Mutsu); pozostałe: 13 angielskich (klasy Royal Sovereign, Queen Elisabeth, Renown i Hood), mają działa 381 mm, zaś 11 Stanów Zjednoczonych A. P. (California, Tennessee, Idaho, New Mexico, Missisipi, Pennsylvania, Arizona, Oklahoma, Nevada, New York i Texas) tudzież 7 japońskich (Hiuga, Ise, Yamashiro, Fuso, Haruna, Kongo i Kirishima) — działa 356 mm. — Prócz tego Stany Zjednoczone A. P. urzędowo zaliczają do okrętów bojowych Arkansas z 1912 r. (wyporność 26 100 t, moc maszyn 28 000 KMw, szybkość 20,5 węzła), uzbrojony w 12 dział 305 mm.

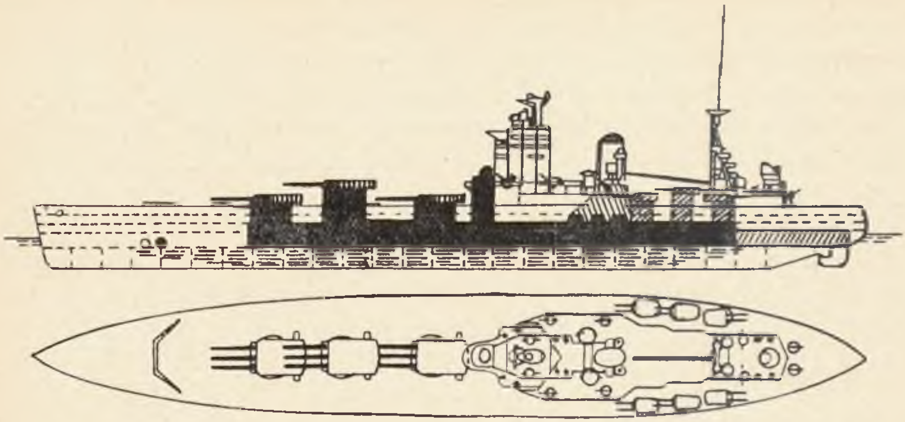
Tablica I zawiera dane tych okrętów.

---

[1]) T. zn. nie licząc ciężaru paliwa.

Tablica I

Klasa i rok ukończenia	Wyporność tonn	Moc maszyn KM na wale	Szybkość węzłów	Uzbrojenie Ilość dział, ich kaliber w mm i długość lufy w kalibrach, ilość wyrzutni torped i ich kaliber
Nelson 1927	33 500	45 000	23	9—406/45, 12—152, 6—119,2 w. t. 610
Maryland 1921	32 600	28 900	21	8—406/45 wzgl. 406/50, 12—127, 8—127 opl., 2 w. t. 533
Nagato 1920	32 720	80 000	23	8—406/45, 20—140, 8—127 opl., 8 wyrz. torp. 533
Hood 1920	42 100	144 000	31	8—381/42, 12—140, 2—119, 6 w. t.533
Renown 1916	32 000	112 000	31,5	6—381/42, 15—102, 4—102 opl., 2 w. t. 533
Royal Sovereign 1916—1917	29 150	40 000	23	8—381/42, 12—152, 4—102, 2 w. t.610
Queen Elisabeth 1915—1916	31 000	75 000	25	8—381/42, 12—152, 4—102, 2 w. t. 533
California 1921	32 600	28 500	21	12—356/50, 12—127, 8—127 opl., 2 w. t. 533
New Mexico 1918	30 000	27 500	21	12—356/50, 12—127, 8—127 opl.
Pennsylvania 1916	33 100	34 000	21	12—356/45, 12—127, 8—127 opl.
Nevada 1916	29 000	26 500	20,5	10—356/45, 12—127, 8—127 opl.
Texas 1914	27 000	28 100	21	10—356/45, 12—127, 8—127 opl.
Ise 1917	29 900	45 000	23	12—356/45, 18—140, 8—127 opl., 8 w. t. 533
Kongo 1913	29 330	64 000	26	8—356/45, 16—152, 8—127 opl., 4 w. t. 533
Fuso 1915	29 330	40 000	22,5	12—356/45, 16—152, 8—127 op. 6 w. t. 533



Rys. 1 i 2. Nelson (Rodney)

Na powyższych rysunkach widzimy okręt angielski Nelson. Długość jego (na wodnicy) 214 m, szerokość 32,38 m, zanurzenie (średnie) 9,15 m. Pancerz jestześrodkowany około dział i komór w przedniej części okrętu; prócz tego okręt posiada wewnętrzne komory, t. zw. bulges. Pas pancerny ma 356 mm grubości, 163 m długości, 6,1 m wysokości, a więc powierzchnia pasa liczy 995 m²; pancerz pokładu ma 160 mm grubości i 6075 m² powierzchni, a pancerz barbet — 381 mm grubości. Całe to opancerzenie (łącznie z opancerzeniem wieży bojowej) waży 13 300 tonn t. j. 33,3% wyporności przy pełnem obciążeniu.

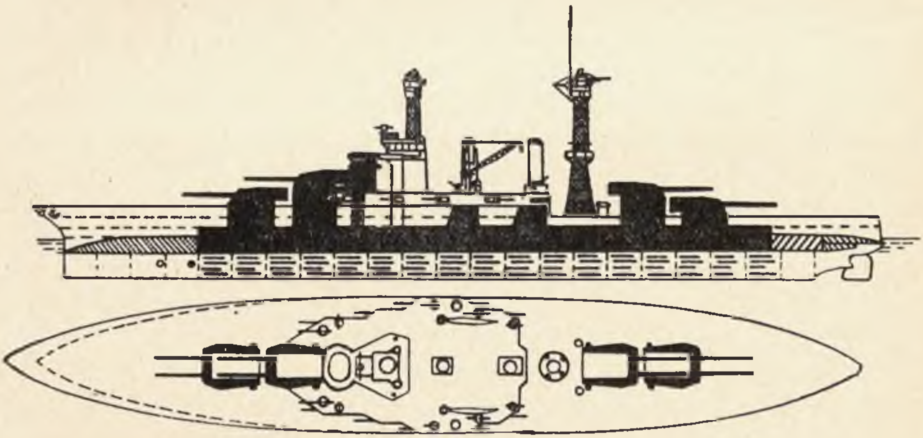
Nelson posiada turbiny z przekładnią, napędzające dwie śruby. Pary dostarcza 8 kotłów Yarrow, opalanych ropą. — Zapas paliwa wynosi 4000 tonn. — Przy pełnej szybkości zużywa on 16 tonn paliwa na godzinę, a przy szybkości krążowniczej 2,7 tonny, czyli 356 gramów na 1 KM i godzinę. — Zużycie pary wynosi 3,81 kg na 1 KM i godzinę, czyli, że na godzinę trzeba oddać 172 000 kg pary.

Maszyny Nelsona kosztowały około 20 miljonów złotych.

406 mm działa Nelsona mają donośność 32 000 m; pocisk przeciwpancerny może przebić płytę pancerną grubości 430 mm na odległości strzału 9 100 m. — Największy kąt podniesienia tych dział wynosi 40°. Ciężar salwy 10 100 kg, a jej koszt 88 tysięcy złotych. — Działa te, wraz z opancerzeniem wież, kosztowały około 130 miljonów złotych, czyli dwa razy więcej, niż Rzeczpospolita Polska wydała na swe 2 niszczyciele i 3 podwodne minowce.

Charakterystyczne jest rozmieszczenie artylerji głównej, gdyż jest onaześrodkowana na dziobie w trzech wieżach, położonych jedna za

drugą, co zastosowano po raz pierwszy na okrętach tej klasy. — Rozmieszczenie to zostało podyktowane chęcią możliwie najlepszego opancerzenia żywotnej części okrętu, gdyż pozwoliło na skrócenie pasa (pancerza burtowego) — który w pierwotnym projekcie był o $^1/_6$ dłuższy i bardziej wysunięty ku dziobowi — a więc, przy tym samym ciężarze ogólnym, na jego pogrubienie. — Prócz tego, wieże są daleko od burt, a zatem odległość między burtami i wieżami pozwala na lepsze zabezpieczenie komór wieżowych, znajdujących się pod pokładem. Wadą tego rozmieszczenia jest niemożność wykorzystania trzeciej wieży do ognia w linji środkowej przy kątach podniesienia mniejszych od 35^0 oraz wielki ciężar środkowej wysokiej barbety. Prócz Nelsona (Rodneya) wyłącznie dziobowe rozmieszczenie artylerji głównej mają tylko francuskie Dunkerque[1] i Strassbourg (dwie wieże czterodziałowe).



Rys. 3 i 4. Klasa Maryland

Na powyższych rysunkach mamy klasę Maryland. Długość (na wodnicy) 183 m, szerokość 29,8 m, zanurzenie 9,3 m (średnie) i 9,52 m (maksymalne). Opancerzenie: pas grubości 406÷356 mm, długości 129 m i wysokości 5,43 m; rufowa kończyna pasa ma 203 mm grubości, końce pokładu 76 mm, podstawy kominów 406÷228 mm. — Pancerz wież ma grubości 457÷228 mm, a baszty bojowej 406 mm.

Wszystkie okręty tej klasy przed zmodernizowaniem miały turbiny z przekładnią elektryczną, przyczem dwa (Maryland i West

---

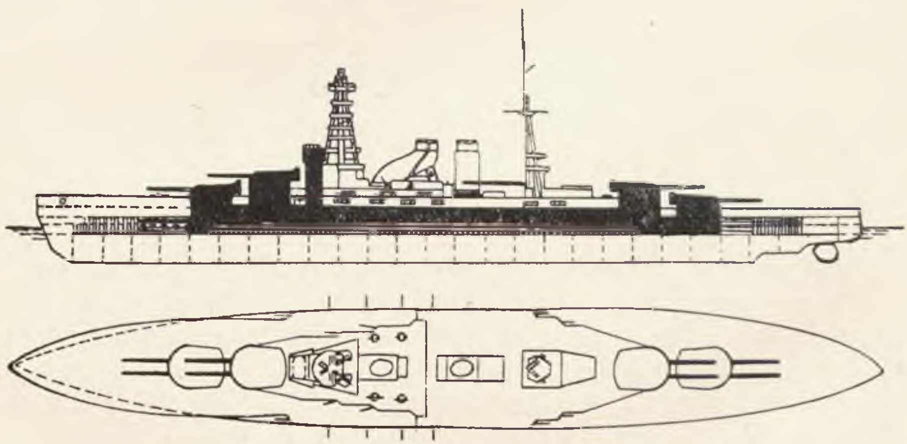
[1]) Porównaj: Dunkerque (próba analizy) — Przegląd Morski Nr. 74, strony 405—408.

Virginia) mają turbiny General Electric Co., a na Colorado postawiono turbiny Westinghouse. Konstrukcyjna moc na wale wynosiła 28 900 KM, koniecznych dla osiągnięcia szybkości 21 węzłów, jednakże na West Virginia wynosi ona 34 000 KMw. — Instalacje te są dosyć ciężkie, gdyż zespoły o mocy 28 900 KMw oceniają na 2002 tonny, zaś — 34 000 KMw na 2040 tonn, ciężar jednostkowy wynosi więc w pierwszym przypadku ~ 69,2 kg/1 KMw, a w drugim 60 kg/1 KMw. — Dla porównania nadmieniam, że zespoły maszyn tłokowych, zainstalowane na Texas, ważyły 1971 tonn, a na New York 2048 tonn, czyli, że na 1 KMw przypadało 70,25 kg względnie 72,9 kg (bez instalacji oświetleniowej).

Zużycie pary na West Virginia wynosi 4,88 kg/1KMw/1 h, zaś zużycie ropy 0,435 kg/1 KMw/1 h. — Część pary, wytworzonej w 8 kotłach Babcock & Wilcox (ciśnienie 19,4 kg/cm², powierzchnia ogrzewalna, łącznie z przegrzewaczem, 4278 m²), służy do napędu sześciu pomocniczych turbogeneratorów, dostarczających prądu dla kabestanów, warsztatu okrętowego i t. p.

Turbiny (ilość obrotów 2070 na minutę) napędzają 4 śruby, robiące każda po 175 obrotów na minutę. — Normalna ilość paliwa (ropy) wynosi 2500 tonn, maksymalna 4000 tonn.

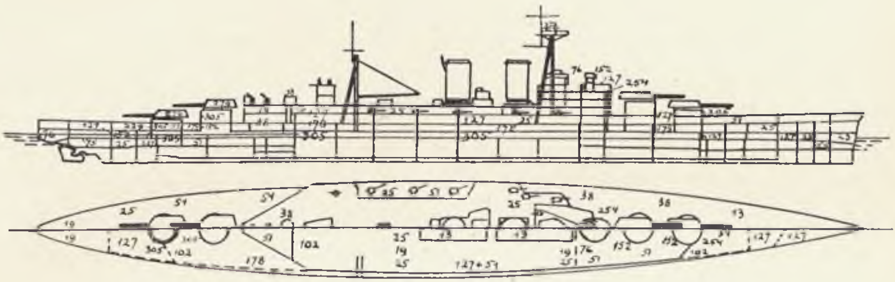
Działa 406 mm, o maksymalnej donośności 30 500 m (przy kącie podniesienia 30°), są zgrupowane po 2 w czterech wieżach, — dwóch dziobowych i dwóch rufowych.



Rys. 5 i 6. Nagato (Mutsu)

Długość okrętów klasy, przedstawionej na rys. 5 i 6, wynosi 208,1 m, szerokość 29 m, zanurzenie (maksymalne) 9,15 m. Opan-

cerzenie: pas grubości 330 (305) mm, długości 138 m, wysokości 7 m, kończyny pasa 203÷102 mm grubości, pokłady 89 mm, zaś nad komorami, kotłownią i maszynownią 178 mm; pancerz wież ma 356 mm, zaś baszty bojowej 305 mm grubości. 12 kotłów Kampon zasila parą turbiny przekładniowe o mocy konstrukcyjnej 46 000 KM. — Maksymalny zapas paliwa (węgla i ropy) przekracza 5000 tonn.



Rys. 7 i 8. Hood

Pierwszym okrętem bojowym, zbudowanym z uwzględnieniem doświadczeń bitwy jutlandzkiej, był krążownik bojowy H o o d (rozpoczęty 1 września 1916, spuszczony 22 sierpnia 1918, ukończony 5 marca 1920) o wyporności 42 100 tonn (przy pełnem obciążeniu 46 200 tonn), długości 247 m, szerokości, łącznie z bulges, 32 m, zanurzeniu średniem 8,7 m, maksymalnem 9,6 m.

Opancerzenie jego jest silnie zróżniczkowane; jest ono grubości 305÷127 mm na śródokręciu, na burtach części dziobowej 152÷127 mm, — części rufowej 152 mm; burty żywego kadłuba mają pancerz 76 mm, grodzie dziobowe i rufowe 127 względnie 102 mm; pokłady: dziobówki 50 mm, górny na śródokręciu 25 mm, główny 38÷76 mm, a nad komorami 76 mm, dolny na dziobie 38÷25 mm, zaś na rufie 76÷25 mm; pokład baszty bojowej i wież 127 mm, ,,fire directora" i centrali torpedowej — 76 mm. Wieże artylerji głównej mają z przodu pancerz 381 mm, z boków 305÷280 mm, baszta bojowa 305÷229 mm, a jej podstawa 152 mm; wieża ,,fire directora" 152 mm; centrala torpedowa 102÷76 mm; wieże dalmierzy 140 mm; działa 140 mm mają tarcze ze specjalnej stali grubości 25 mm. — Całe opancerzenie waży 13 800 tonn (29,9% wyporności przy całkowitem obciążeniu).

Turbiny Brown-Curtis przekładniowe, o mocy 144 000 KMw, napędzają 4 śruby; parę dostarczają 24 kotły, opalane ropą, której maksymalna ilość wynosi 4000 tonn.

Maszyny, łącznie z wodą w kotłach do poziomu roboczego, ważą 5350 tonn (11,6 % wyporności przy całkowitem obciążeniu).

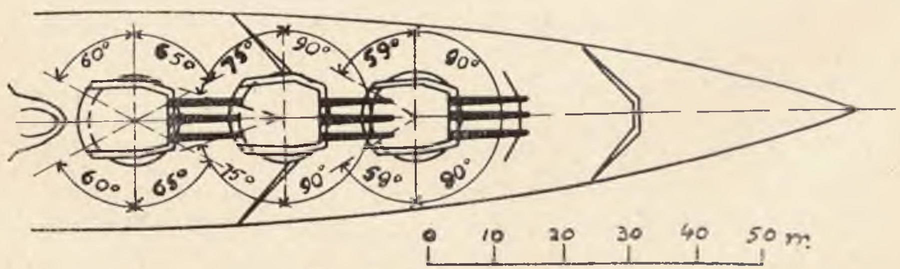
Okręt ten kosztował 260 miljonów złotych, a jego roczne utrzymanie 18½ miljona. W latach 1929—1930 przeszedł główny remont, a w 1941 ma być wycofany ze służby.

Tablica II

Artylerja główna okrętów bojowych

Kaliber mm/długość w kalibrach	Wzór	Ciężar działa tonn	Ciężar pocisku kg	Vo m/sek.	Energja wylotowa tonnometrów	Na okrętach klasy
406/45	I	105	1116	900	46 070	Nelson
406/45	KM	105	~930	792	~29 700	Nagato
406/45	I	107	952	792	30 440	Maryland
406/50	II	130	952	853	35 300	„
381/42	I	98,7	871	747	24 770	Hood, Royal Sovereign, Queen Elisabeth
381/45		83,8	760	890	30 680	Bayern (zatopiony 21. 6. 1919 w Scapa Flow)
356/50	IV	81	635	853	23 540	California, New Mexico
356/45	I	64,4	635	792	20 330	Pennsylvania, Nevada, Texas
356/45	V	82	635	~825	~22 000	Ise, Kongo, Fuso
305/50	VII	56,1	395	884	15 730	Arkansas
305/50		47,8	390	940	17 520	Derfflinger (zatopiony 21. 6. 1919 w Scapa Flow).

Na tablicy II zamieściłem dane, tyczące się artylerji głównej, t. zn. najcięższej, stosowanej na okrętach bojowych, i właściwości tej artylerji, postawionej na niemieckim okręcie bojowym Bayern (1915) oraz na krążowniku bojowym Derfflinger (1913).



Rys. 9. Nelson (Rodney).

Działa te są umieszczone w wieżach silnie opancerzonych i uruchomianych zapomocą elektryczności (rys. 9 obrazuje rozmieszczenie wież na Nelsonie (Rodneyu), z wymienieniem pól ostrzału w stopniach).

Na rys. 10 widzimy przekrój wieży trójdziałowej (okrętów klas New Mexico i California), ważącej około 1000 tonn; wieże takie dla 3 dział 381 mm ważą około 1250 tonn, a dla 2 dział tegoż kalibru 870 tonn.

Wieża taka składa się z górnej części ruchomej; podstawy (TF) i barbety (B), wbudowanej w kadłub okrętu. Górna część wieży obraca się na łożysku rolkowem (RP, R); przesunięciu pod działaniem sił zewnętrznych zapobiegają zacisk (HDC) i trzpień oporowy (HDB). W komorze (TGR) znajduje się silnik główny (M) i pomocniczy (A), służące do obracania wieży za pośrednictwem regulatora szybkości i mechanizmu kierunkowego (T).

Żądane kąty podniesienia nadawane są działom zapomocą ślimaka, uruchomianego przez silnik elektryczny za pośrednictwem hydraulicznego regulatora szybkości. Mechanizm podniesień (E) znajduje się na tym samym pokładzie, co i mechanizm kierunkowy (T). Każde działo może otrzymać kąt podniesienia niezależnie od pozostałych.

Ładowanie pocisków odbywa się w sposób następujący. Pocisk ze stojaka (15 p) dostaje się na stół dosyłacza łańcuchowego, uruchomianego silnikiem (RM) elektrycznym. Z przodu stołu znajduje się rozdzielnik (TT), który zakładamy do komory działa, przeznaczonej do naładowania. Za pośrednictwem tego rozdzielnika ładujemy zarówno pociski, jak i ładunki prochu. Winda (PH) donosi ładunki prochu, układane następnie ręcznie na rozdzielniku. Donośnik pocisków jest ładowany ręcznie w przeładowni (SHR). Na stół przygotowawczy przeładowni (SPBD) pociski są donoszone przez przewód centralny (LPH), zasilany ręcznie z komór amunicyjnych. Windę (PH) uruchomiamy hydraulicznie zapomocą tłoka (PT). Wózek windy, po dojściu do górnego martwego punktu (PC(UP)), spada wdół własnym ciężarem (PC(L)).

W miarę zużycia pocisków ze stojaka (15 p), bierze się je z koryt, równoległych do stanowisk dział (22 p) i zaopatrzonych w rolki. Dzięki pochyłości koryt, pociski przesuwają się samoczynnie na stanowisko ładowania. Do koryt pociski są dosyłane zapomocą donośnika (SH), którego popychacz (PT) jest uruchomiany hydraulicznie, pompą olejową (OM) za pośrednictwem przewodu (OP). — Pompę tę uruchomia regulator szybkości.

W przeładowni znajduje się 68 pocisków, ładowanych na donośnik ręcznemi dźwigami.

W razie uszkodzenia mechanizmu donoszącego, można pociski z przeładowni donosić donośnikiem linowym (FL — lina; ASHD — jej bęben). Jest to ostrożność na wszelki wypadek, gdyż całe urządzenie donoszące jest bardzo proste i łatwe w obsłudze.

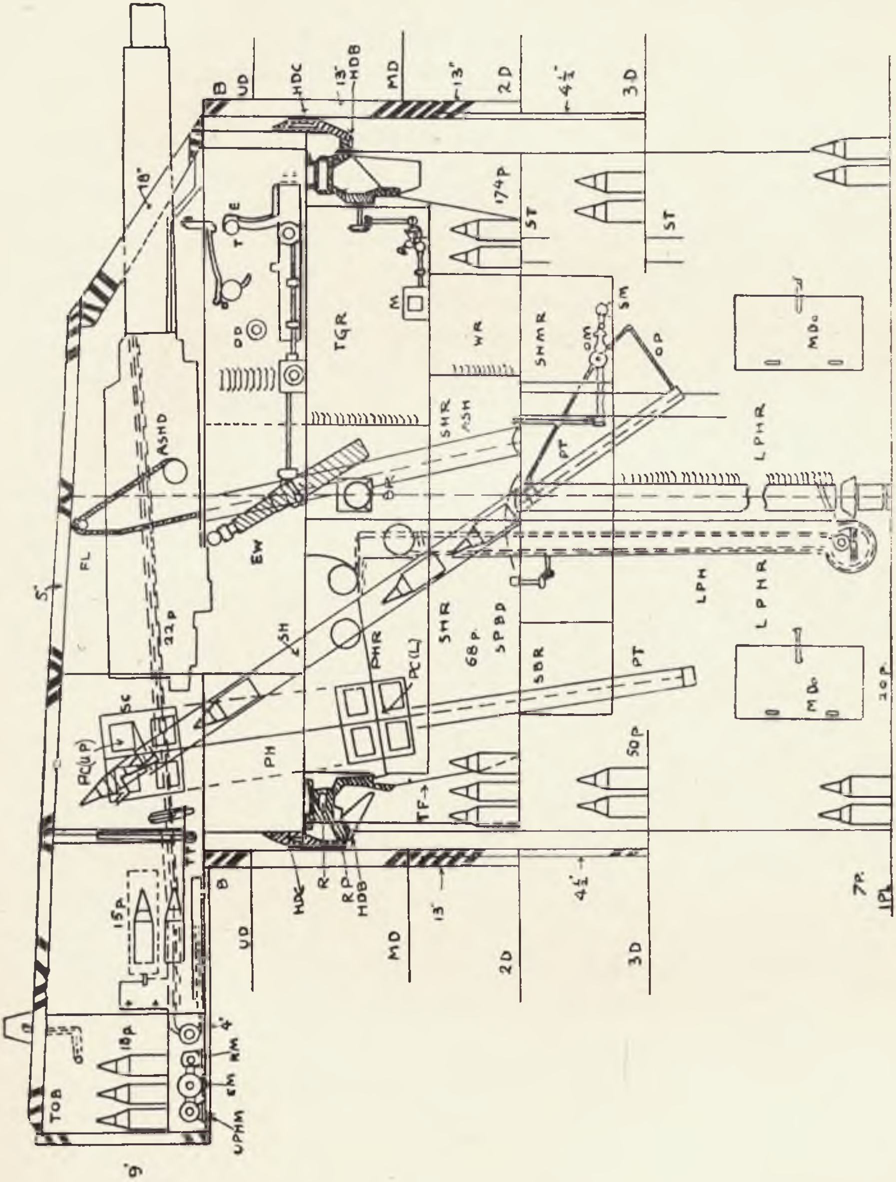
Ten sposób rozmieszczenia amunicji jest bardzo wygodny, gdyż pozwala na intensywny ogień, przy minimalnym udziale obsługi, bowiem tuż przy działach znajduje się 37 pocisków, co wystarcza na 6 minut ognia (dwa strzały na minutę).

W razie zaś uszkodzenia urządzenia donoszącego, zapasy przy działach można uzupełniać nawet ręcznie, zwłaszcza, że dzięki pierścieniowemu rozmieszczeniu pocisków, można je donosić z kilku punktów jednocześnie.

Amerykanie wychodzą ze słusznego założenia, że podczas silnego ognia, ruch amunicji musi być ciągły, a więc w wieży będzie znajdowało się zawsze dość dużo pocisków (conajmniej 21), zaś wybuch 21 czy większej ilości pocisków jest w skutkach jednakowo katastrofalny dla okrętu.

Objaśnienia do rys. 10 (oprócz podanych w tekście)

TOB	— stanowisko dowódcy wieży	
18 p	— 18 pocisków 356 mm	razem 374 pociski 356 mm
15 p	— 15 ,, ,, ,,	
22 p	— 22 ,, ,, ,,	
68 p	— 68 ,, ,, ,,	
174 p	— 174 ,, ,, ,,	
50 p	— 50 ,, ,, ,,	
20 p	— 20 ,, ,, ,,	
7 p	— —7 ,, ,, ,,	
18''	— pancerz 457 mm	
13''	— ,, 330 ,,	
$4^1/_2$''	— ,, 114 ,,	
4''	— ,, 102 ,,	
9''	— ,, 230 ,,	
5''	— ,, 127 ,,	
UD	— górny pokład	
MD	— środkowy pokład	
2 D	— drugi pokład	
3 D	— trzeci pokład	
1 PL	— pierwsza platforma	
SBR	— akumulatory	
SHMR	— maszynownia donośnika pocisków	
BR	— wentylator	
WR	— komora robocza	
LPHR	— pomieszczenie przewodn. centralnego	
MDo	— drzwi do komór	
ST	— przewody dla pocisków	
PHR	— pomieszczenie obsługi windy	


18"
B
UD
HDC
13"
HDB
MD
2D
4½"
3D
174P
ST
E
T
OD
TGR
M
WR
SHMR
SM
OM
OP
MDo
ASHD
SHR
ASH
PT
LPHR
EW
BR
FL
22P
SH
PHR
PC(L)
68P
SPBD
SBR
LPH
SC
PC(UP)
PH
TF
50P
20P
7P
1P
R
RP
15P
TOB
18P
EM
RM
UPHM
9"
5"

Rys. 10.

Do odpalania (t. zn. dania strzału) elektrycznego służy prąd z generatorów lub bateryj. Generatory zwykle biorą prąd z sieci ogólnej okrętu. Dostarczają one prąd o 125 V do centrali kierowania ogniem (FCS — rysunek 11), gdzie różne grupy artylerji (wieżowej i burtowej) są włączane lub wyłączane w myśl rozkazów oficera, kierującego ogniem. Prąd stały idzie z generatorów lub bateryj (50 amperogodzin, 125 V). Centrala kierowania ogniem ma 4 przełączniki [1]) (po 1 dla każdej wieży). Dzięki nim można prąd skierować do uzwojenia pierwotnego transformatora każdej wieży, tam woltaż spada do 20 V prądu zmiennego, co wystarcza do odpalania. Centrala rozdzielcza (TOSS) mieści się w każdej wieży i czerpie prąd z uzwojenia wtórnego (lub bateryj); od niej idzie prąd do celowniczych (PK), a stąd do przełączników ognia indywidualnego (IGFSS) każdego działa na tablicy rozdzielczej dowódcy wieży, zamkniętych, o ile dowódca wieży nie chce przerwać ognia; następnie — do ,,przełącznika gotowości" (GCRSS) działa, zamkniętego zaraz po załadowaniu działa i wreszcie do zamka działa.

Po załadowaniu i zamknięciu zamka, jedyną przerwę w obwodzie powoduje otwarty przełącznik (PK), który zostaje zamknięty w chwili, gdy celowniczy jest ,,na celu". ,,Fire director" — nadaje działom elewację, celuje niemi i odpala ze stanowisk na masztach oraz w wieżach II i III (t. j. wyższych). Przez odpowiednie przełączenie, uskutecznione w centrali (FCS), można ze stanowiska na każdym z masztów (DCM) kierować ogniem wszystkich wież lub ogniem ich grupy. Przy ogniu, kierowanym centralnie, przełączniki (PK) w wieżach są zamknięte, a więc jedyna przerwa w obwodzie, po załadowaniu dział, jest spowodowana dzięki otwartemu przełącznikowi odpalania na tablicy (DCM).

Wszystkie części sieci ogniowej otrzymują pełny woltaż, z wyjątkiem krótkiego odcinka przewodów w wieżach. Jest to ważne, gdyż długie doprowadzenia do ośrodków (DCM) mogłyby spowodować nadmierny spadek woltażu, gdyby wynosił on np. 20 V na końcach odprowadzeń generatorów.

Przewody do ośrodków (DCM), znajdujących się na masztach, są podwójne (w razie uszkodzenia jednego, służy drugi).

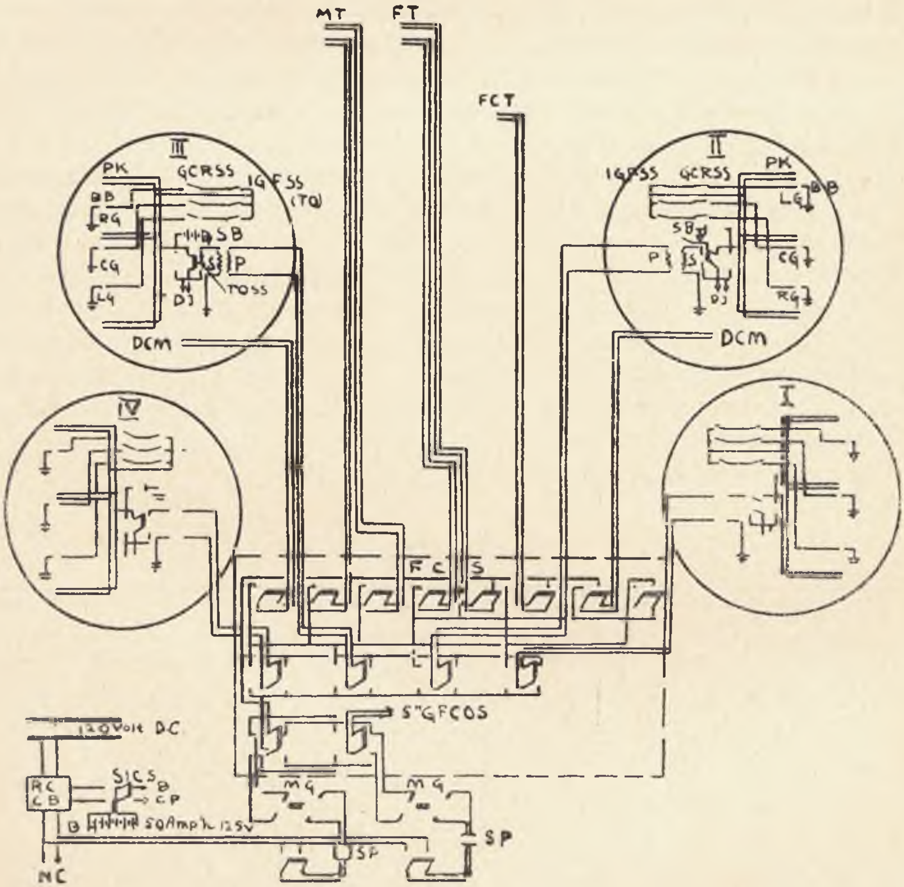
---

[1]) Gdy okręt ma 4 wieże artylerji głównej.

Schemat sieci kierowania ogniem (na amerykańskim okręcie bojowym, czterowieżowym)

BB — przełącznik przy zamku
RG — prawe działo
CG — środkowe działo
LG — lewe działo
SB — baterja akumulatorów

DI — do wskaźników komend oficera, kierującego ogniem
5'' GFCOS — przełączniki dla ognia dział 127 mm
SICS — przełączniki
B — do bateryj
CP — do ładowania bateryj
MG — generator
RCCB — przerywacz prądu wstecznego
NC — do sieci, obsługującej urządzenia nawigacyjne
MT — centrala kierowania ogniem na grotmaszcie
FT — centrala kierowania ogniem na fokmaszcie
I — pierwsza wieża
II — druga wieża
III — trzecia wieża
IV — czwarta wieża.



Rys. 11.

Centralne kierowanie ogniem odbywa się następująco. Po otrzymaniu rozkazu od dowódcy okrętu, oficer kierujący ogniem wskazuje cel stacji rozdzielczej. W międzyczasie baszta ,,Fire directora" zostaje nastawiona w kierunku celu, a z nią wszystkie wieże artylerji głównej i pomocnicze posterunki kontrolne. Stacja rozdzielcza przekazuje wszystkim zainteresowanym elementy celu. Dalmierzyści mierzą odległość do celu i podają swe wyniki stacji rozdzielczej, która oblicza średnią i przekazuje ją posterunkowi kierowania ogniem. Po ustaleniu elewacji i azymutu i podaniu ich wieżom, celowniczowie kierunkowi wież nastawiają odpowiednio wieże (a z niemi i działa wież) w wskazanym kierunku. Jednocześnie nastawia się działa na żądaną elewację. Gdy już wieże są gotowe do strzału, wtedy ich lampy sygnałowe zapalają się na stacji rozdzielczej. Celowniczy ,,Fire directora", naciskając spust pistoletowy, odpala wszystkie działa jednocześnie lub w kolejności, wymienionej rozkazem oficera, kierującego ogniem.

Wprowadzenie centralnego kierowania ogniem (w początku bieżącego stulecia) ułatwiło manewr ogniowy, a więc zwiększyło możliwości dowódcy okrętu.

Oprócz uzbrojenia artyleryjskiego, wszystkie okręty bojowe angielskie i japońskie tudzież klasy M a r y l a n d i C a l i f o r n i a marynarki Stanów Zjednoczonych A. P., posiadają jeszcze uzbrojenie torpedowe, zasadniczo kalibru 533 mm, z wyjątkiem klas N e l s o n i R o y a l S o v e r e i g n, mających torpedy 610 mm.

Ilość wyrzutni waha się od 2 do 8 na jednym okręcie. Są to przeważnie wyrzutnie podwodne burtowe, H o o d ma 2 wyrzutnie podwodne i 4 nadwodne, zaś na I d a h o (klasa New Mexico) postawiono kilka wyrzutni nadwodnych.

Dane tych torped są w tablicach III i IV.

Tablica III

Kaliber mm	Długość m	Ogólny ciężar kg	Ciężar ładunku kg	Maksymalna donośność m	
533	7,5	1 700	300	15 000	
610	8,3	2 000	380	17 000	
635	—	—	317	18 000	(ameryk. torpeda doświadczalna)

Ponieważ strzał torpedowy wymaga zajęcia odpowiedniego stanowiska okrętu strzelającego względem celu, i jest bardzo trudny, gdyż

Tablica IV

Kaliber mm	Zasięg torpedy w metrach						
	4000	6000	8000	10000	12000	15000	17000
	Szybkość torpedy w węzłach						
533	50	43	39	34	30	25	—
610	—	39	—	—	—	—	25

cel (okręt nieprzyjacielski) często[1]) zmienia kierunek, przeto torpeda na okrętach bojowych ma znaczenie broni, umieszczonej ,,na wszelki wypadek". Głównem zadaniem okrętu bojowego jest zwalczenie nieprzyjaciela ogniem artylerji, nie może więc on bawić się traceniem czasu na wystąpienia w roli torpedowca, wystąpienia z minimalnemi widokami na powodzenie. Stąd wniosek — uzbrojenie torpedowe jest na okrętach bojowych zbędne.

To samo można powiedzieć o płatowcach, w które są wyposażone okręty bojowe. Płatowce te startują z katapult, umieszczonych z reguły na wieżach wyższych lub środkowych (t. zn. na śródokręciu np. japoński F u s o).

Działalność płatowców podczas bitwy ma się wyrazić głównie w obserwacji skuteczności (celności) ognia ich okrętu; otóż obserwacja taka jest bardzo trudna, a przekazywanie jej wyników okrętowi zawodne (obustronna łączność radjowa podczas bitwy, kiedy to pracuje jednocześnie kilkadziesiąt radjostacyj). W obecnym stanie rzeczy ogień artyleryjski poza granice pola widzenia obserwatora artylerji, będącego na okręcie, jest — praktycznie biorąc — nieskuteczny.

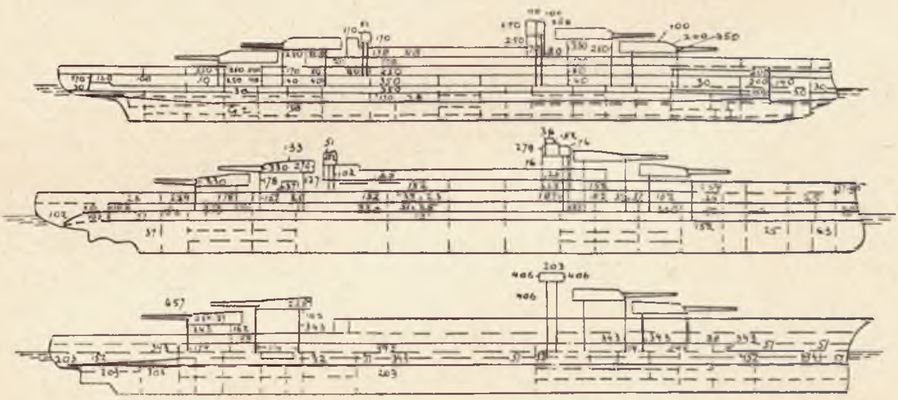
* * *

Pancerz jest przeznaczony do zabezpieczenia żywotnych części okrętu przed działaniem pocisków artyleryjskich i bomb lotniczych. Zasadniczo pancerze dzielimy na zewnętrzne i wewnętrzne oraz na pionowe i poziome. Pancerze zewnętrzne są wystawione na bezpośrednie działanie pocisków; mają one na celu całkowite usunięcie lub sprowadzenie skutków działania pocisku do możliwie najmniejszych rozmiarów.

[1]) W boju jutlandzkim przeciętnie co 6÷11 minut, zaś na przebycie 17 000 m torpeda zużyje 22 minuty, na przebycie 15 000 m — 20 minut, na przebycie 10 000 m — 10 minut, na przebycie 8 000 m — 7 minut.

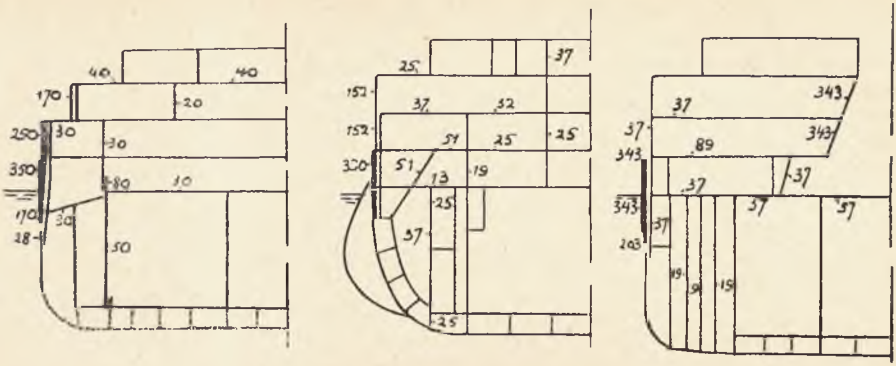
Pancerze wewnętrzne zabezpieczają zasadnicze elementy okrętu przed działaniem odłamków pocisków oraz przed ciśnieniem gazów, powstałych przy wybuchu ładunku wewnętrznego pocisku. Większość okrętów wojennych, zbudowanych w ciągu ostatnich 40 lat, posiada pancerze, robione metodą Kruppa, wytrzymalsze na przebicie o 16÷18 % niż pancerze innego rodzaju. Pancerze te dzielą się na dwie grupy: owęglane (oznaczenie K. C.), grubsze od 80 mm — i hartowane (oznaczenie (K. N. C)., do 80 mm grubości. Grube płyty pancerne są umieszczone na podkładce, z reguły drewnianej (teakowej), jedynie Amerykanie stosowali podkładkę cementową. Wymiary płyt pancernych zależą przedewszystkiem od właściwości urządzeń technicznych, służących do obróbki pancerzy (wymiarów pieców, walców, pras). Największe wymiary ciężkich płyt, wyrabianych u Kruppa, są następujące: długość 8÷8,5 m, szerokość 3,5÷4,2 m, powierzchnia 28÷35,6 m^2, ciężar: gotowej płyty 30 tonn, a surowego bloku stalowego 60 tonn.

Na rysunkach 12—14 podane jest rozmieszczenie pancerzy i ich grubości w mm, zaś na rys. 15—18 przekroje poprzeczne przez wręgę główną, obrazujące również rozmieszczenie opancerzenia wewnętrznego i jego grubości w mm.

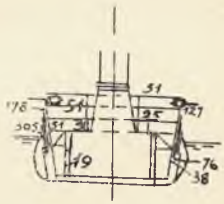


Rys. 12 (górny) — Bayern (1915).
Rys. 13 (środkowy) — Royal Sovereign (1916).
Rys. 14 (dolny) — Tennessee (1920).

Z rysunków tych wynika, że najgrubszym pancerzem są płyty czołowe wież Tennessee (457 mm), opancerzenie barbet jest cieńsze niż na Nelsonie, gdyż nie przekracza 343 mm (Tennessee, na Bayern liczyło ono 350 mm); pas jest również cieńszy niż na Nelsonie. Liczby te mają tylko charakter orjentacyjny, gdyż ważne



Rys. 15 (lewy) — Bayern.
Rys. 16 (środkowy) — Royal Sovereign.
Rys. 17 (prawy) — Tennessee.



Rys. 18 — Hood (rozmieszczenie opancerzenia oraz grubość w mm podane są na rys. 7 i 8).

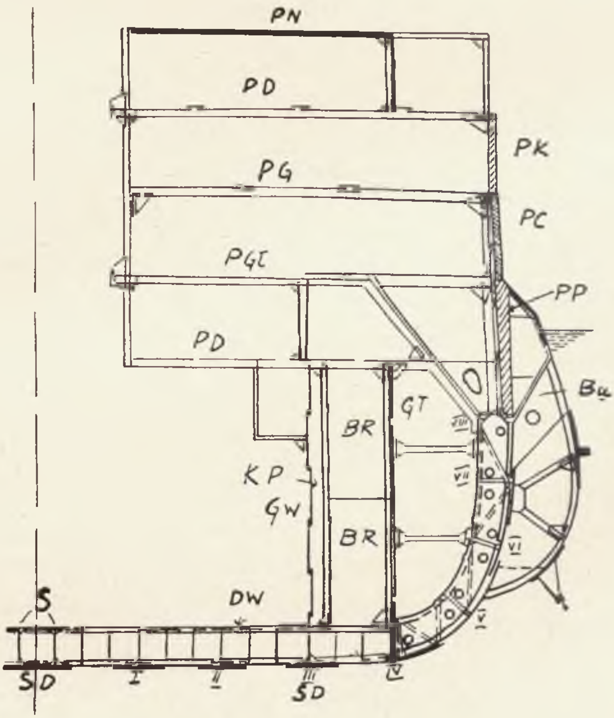
jest rozmieszczenie opancerzenia (rys. 15—18). Widzimy więc na B a y e r n silny pancerz cytadeli (250 mm), na R o y a l S o v e r e i g n pancerze te są jednakowej grubości (po 152 mm), zaś na T e n n e s s e e jest bardzo silny pancerz wewnętrzny 343 mm, natomiast na H o o d nad pasem grubości 305 mm, jest jeszcze pancerz 178÷76 mm, oraz wyżej 127 mm. Opancerzenie pokładów waha się w granicach 13÷76 mm, zaś na N e l s o n i e dochodzi do 160 mm, na M u t s u do 178 mm.

Na rozmieszczenie pancerza różnych grubości wywarły wpływ doświadczenia bitwy jutlandzkiej oraz postęp techniki artyleryjskiej (zwiększenie skuteczności działania pocisków artyleryjskich) i bomb lotniczych (chociaż próby, przeprowadzone z bombardowaniem okrętów bezbronnych i nieruchomych, nie dały wyników, uzasadniających skuteczność bombardowania). Możemy więc rozpatrywać B a y e r n jako przykład, odzwierciadlający poglądy, panujące przed bitwą jutlandzką; na R o y a l S o v e r e i g n zdołano tylko w nieznacznym stopniu uwzględnić doświadczenia tej bitwy, T e n n e s s e e jest wyrazem specyficznie amerykańskich poglądów na zagadnienie opancerzenia; H o o d obrazuje poglądy, panujące bezpośrednio po tej bitwie, zaś N e l s o n — poglądy doby ostatniej. Zasadniczo jednak opancerzenie, według poglądów nowoczesnych, obejmuje 1) pas burtowy, sięgający

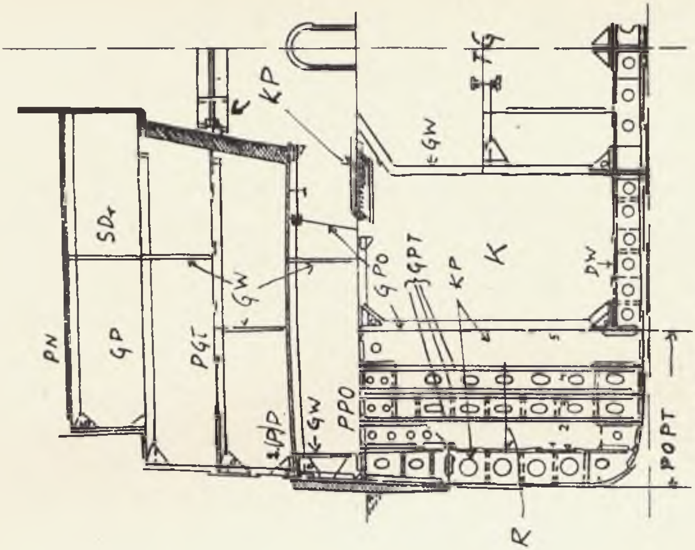
6*

Objaśnienia do rysunków 19, 20 i 21.

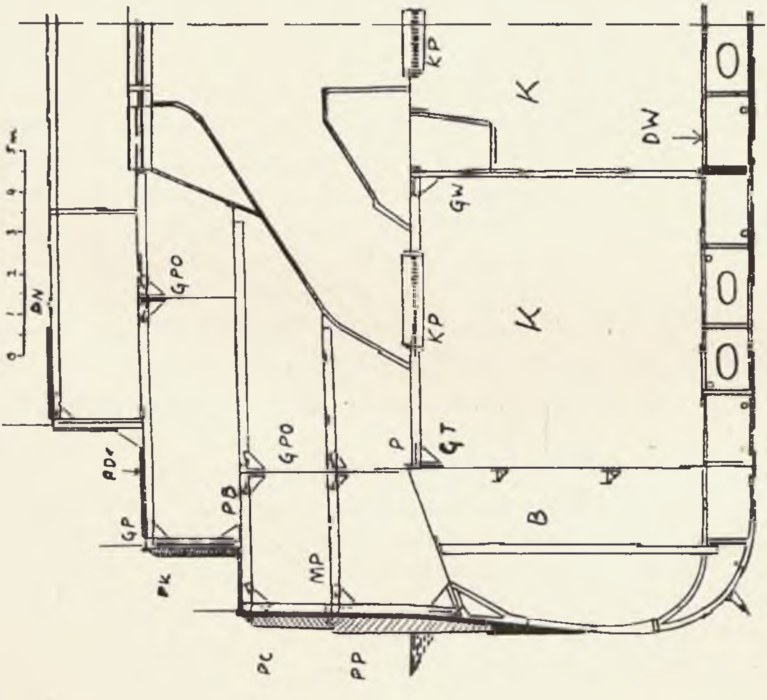
PN	— pokład nadbudówki	GW	— grodź wzdłużna
(GP) PG	— ,, górny	DW	— dno wewnętrzne
PGT	— ,, główny	S	— stępki
PD	— ,, dolny	SD	— stępki dokowe
PB	— ,, bateryjny	Bu	— bulge (zewnętrzna komora)
MP	— międzypokład	B	— bunker
[2(P.)P.]P	— pokład pancerny	GPO	— grodź przeciwodłamkowa
PDr	— poszycie drewniane	KP	— kraty pancerne
PK	— pancerz kazamaty	K	— kotłownia
PC	— ,, cytadeli	PPO	— pokład przeciwodłamkowy
PP	— pas pancerny	R	— ropa
(GPT) GT	— grodź przeciwtorpedowa	TG	— turbogeneratory
BR	— bunker ropowy	POPT	— pas ochrony przeciwtorpedowej
KP	— komory puste	SDr	— siatka druciana.



Rys. 19.



Rys. 21.



Rys. 20.

pod wodnicę około 3 m oraz do pokładu nad wodnicą; pas ten dochodzi do grodzi pancernych poprzecznych na wysokości zewnętrznych krańców barbet; 2) pokłady pancerne, konieczne ze względu na ochronę przed pociskami, padającemi pod wielkiemi kątami oraz na bomby lotnicze; 3) pancerz wież, baszty bojowej, maszyny sterowej i dymnic.

Walka między pancerzem i pociskiem nie jest rozstrzygnięta, jednak od dłuższego czasu pocisk ma przewagę. Pociski dział Nelsona przebijają na odległości 9100 m pancerz grubości 430 mm, pocisk 381 mm przebija na odległości ∽10 000 m[1]) płytę 260 mm, pocisk 343 mm na odległości ∽17 500 m (wybuchnąwszy przy uderzeniu w barbetę 200 mm wyrwał dziurę 900×550 mm[2])). Orjentacyjnie można przyjąć, że pocisk, uderzając normalnie z szybkością 600 m/sek., przebija płytę o grubości równej swemu kalibrowi.

Zagadnienie należytej ochrony żywotnych części okrętu przed działaniem pocisków (torped, min) nie zostało rozwiązane jednakowo. Wystarczy porównać przekroje poprzeczne przez wręgi główne okrętów Royal Sovereign (rys. 19), Bayern (rys. 20) i West Virginia (rys. 21).

Żywy kadłub jest chroniony od zewnątrz przez komory zewnętrzne t. zw. bulges (Royal Sovereign), następnie idzie grodź przeciwtorpedowa, wreszcie od strony wewnętrznej bunkrów ropowych — komory puste i grodź wzdłużna. Na Bayern bunkry węglowe (B) dwumetrowej szerokości spełniają rolę pierwszego rzutu ochrony, za niemi znajduje się tylko grodź przeciwtorpedowa. Grodź wzdłużna, rozdzielająca kotłownie, zapobiega rozszerzaniu się skutków zniszczenia z jednej kotłowni do drugiej. Na West Virginia na ochronę żywego kadłuba poświęcono pas szerokości ∽ 5 metrów, obejmuje on dwie komory puste (zewnętrzną i wewnętrzną), 3 grodzie przeciwtorpedowe, między któremi oraz zewnętrzną komorą pustą znajduje się ropa, wreszcie grodź przeciwodłamkowa. Kotłownia od turbogeneratorów oddzielona jest grodzią wzdłużną. Pokład przeciwodłamkowy chroni żywy kadłub od góry.

Wykorzystanie bunkrów węglowych do celów ochrony dzisiaj już nie wchodzi w rachubę, gdyż powszechnie stosuje się ropę jako paliwo. Następstwem tego są zmiany w budowie wnętrza żywego kadłuba. Rozwiązanie amerykańskie jest ciekawe, jako zawierające dużą ilość składników ochrony, nasuwa jednak konieczność użycia wielkiej ilości przewodów odwadniających, gdyż każdy składnik ochrony musi być

---

[1]) Barbeta III wieży Derfflingera.

[2]) Barbeta I wieży Von der Tann.

obsługiwany przez oddzielną grupę tych przewodów, dzięki którym pompy mogą być skutecznie użyte. Takie urządzenie pozwala na szybsze opanowanie awarji; ma to wielkie znaczenie dla stateczności okrętu i jego żywotności. Japończycy poszli jeszcze dalej i swym niektórym okrętom dali t. zw. potrójny kadłub, w zasadzie podobny do konstrukcji, zastosowanej na West Virginia. Konstruktorzy angielscy z upodobaniem stosują bulges, co ma tę zaletę, że wpływa dodatnio na stateczność okrętu, może znacznie zmniejszyć skutki działania niszczącego na sam kadłub okrętu, powoduje jednak konieczność dodatkowej, dość złożonej, konstrukcji (rys. 19) wraz ze wszystkiemi trudnościami, wywołanemi stosowaniem ,,dodatków nadzwyczajnych".

Z ochroną nietylko żywego kadłuba, lecz i żywotności całego okrętu, wiąże się ściśle system przedziałów wodoszczelnych. Przedziały te są połączone ze sobą zapomocą przewodów od pomp. Gdy więc uszkodzenie burty lub dna spowoduje zalanie jednego z przedziałów, wtedy trzeba zalać odpowiedni przedział na przeciwnej burcie lub, co zresztą może mieć miejsce tylko wyjątkowo, osuszyć przedział zatopiony z powodu awarji, zapomocą powietrza, dostarczanego przez pompy. Ten system musi działać bardzo sprawnie, aby okręt nie stracił zdolności do walki, gdyż przechył, przekraczający 8^0 wywołuje unieruchomienie wież z powodu ich zaklinowania; przechył nieco mniejszy, bo wynoszący około 5^0, utrudnia już pracę załodze, może spowodować przesunięcie się przedmiotów, oraz trudności w obsługiwaniu pancernych drzwi i włazów. Znaczne przechyły powodują wysunięcie się ponad wodnicę dolnego krańca pasa pancerza przeciwległej burty, zwiększają więc prawdopodobieństwo uszkodzenia kadłuba przez artylerję nieprzyjacielską. Nic więc dziwnego, że zagadnieniu zwalczania skutków awarji pod wodnicą (lub w jej pobliżu) poświęcono wiele wysiłków i opracowano kilka systemów manewrowania zatapianiem przedziałów wodoszczelnych. Zasadniczo są dwa takie systemy. Jeden z nich obejmuje cały kadłub w ten sposób, że wzdłuż kadłuba umieszcza się 2 przewody główne, połączone na końcach przewodami poprzecznemi, a niekiedy i w kilku innych miejscach. Od tej ,,pętli" przewodu głównego idą odgałęzienia do poszczególnych przedziałów. Dzięki temu, w razie awarji, wszystkie części okrętu możemy obsłużyć rufową lub dziobową częścią przewodu głównego. W celu unieruchomienia znacznej części tego systemu, trzeba, aby awarje nastąpiły na dwóch burtach mniej więcej jednocześnie. Zalety tego systemu są następujące: 1) wielka żywotność, gdyż mimo uszkodzenia części reszta będzie w stanie pracować; 2) wielka giętkość, a więc duża łatwość manewrowania; 3) system ten wymaga małej ilości pomp; 4) łatwość

obsługi; 5) jest niezbyt ciężki. Największą jego wadą jest konieczność przeprowadzenia przewodów przez wiele grodzi wodoszczelnych, co jest zjawiskiem bardzo niepożądanem.

System drugi składa się z dużej ilości niezależnych grup zatapiająco-odwadniających; każda z nich obsługuje tylko pewną część kadłuba. System ten odznacza się następującemi zaletami: 1) zmniejszenie do minimum ilości otworów na przewody w grodziach wodoszczelnych; 2) ograniczenie uszkodzenia (awarji) do I grupy. Do wad jego należą: 1) konieczność wielkiej ilości pomp i t. p., co zwiększa ciężar i koszt instalacji oraz wymaga nadzwyczaj starannej obsługi; 2) sztywność; 3) uszkodzenie grupy wyklucza możność przeciwdziałania skutkom awarji, zaszłej w przedziale przez tę grupę obsługiwanym.

System zatapiająco-odwadniający jest na każdym okręcie obsługiwany przez oddziały specjalne pod dowództwem oficerów. Od sprawności tych oddziałów zależy w razie awarji zdolność okrętu do walki.

* * *

Każdy twór techniki przechodzi pewną ewolucję; okręt bojowy nie jest wyjątkiem. Ponieważ historja nie wchodzi w zakres niniejszego artykułu, przeto, odsyłając czytelnika do już wydrukowanej pracy, traktującej ten przedmiot obszerniej (Okręty wojenne w ciągu wieków — Sprawy morskie i kolonjalne Nr. 1), zatrzymam się tylko na dwóch zasadniczych momentach przełomowych. Pierwszym takim momentem w budowie okrętów bojowych było zbudowanie w 1852 okrętu bojowego Napoléon (rys. 22) według projektu inż. Dupuy de Lôme. Był to pierwszy szybkobieżny okręt bojowy, gdyż mógł według konstruktora rozwijać szybkość 11 węzłów, w rzeczywistości jednak rozwijał szybkość znacznie większą, gdyż w przebiegu Toulon—Ajaccio dał 12,14 węzła, zaś na przebiegu Toulon-Marseille 13,86 węzła. Był on wyposażony w tłokową maszynę parową o mocy ∽ 1100 KM, o dwóch cylindrach poziomych. Najpotężniejsza parowa maszyna dawała wtedy 720 KMe przy 16 obrotach na minutę. Wielki Dupuy de Lôme zaprojektował maszynę o 70 obrotach, napędzającą bezpośrednio śrubę. Tak „wielka" ilość obrotów przestraszyła ministra, który nakazał zbudowanie maszyny o mniejszej ilości obrotów, napędzającej śrubę za pośrednictwem przekładni, zwiększającej ilość obrotów (przy 22 obrotach maszyny śruba robiła 42,8 obrotu na miniutę). Kotłownia składała się z 8 kotłów w dwóch grupach łącznie o 40 paleniskach. Ciśnienie pary od 1,086 atm. do $2^1/_2$ atm. Spaliny wychodziły przez dwa kominy, każdy wysokości 6,8 m. Śruba czterołopatkowa miała średnicy 5,8 m, a skok średni 8,8 m. Okręt ten był uzbrojony w 90 dział, z czego 72 na dwu pokładach i 18 w nadbu-

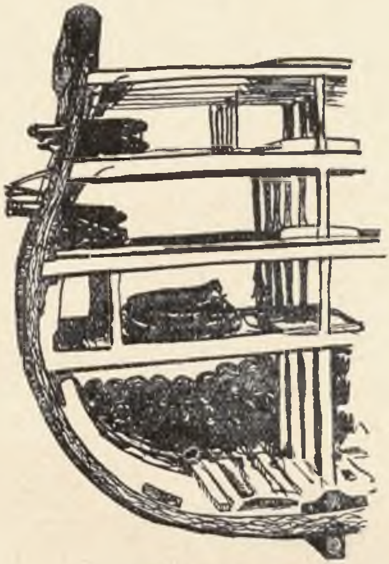
dówce. Rozmieszczenie to było charakterystyczne dla całej epoki żagli. Na rys. 23 mamy przekrój przez wręgę główną żaglowego okrętu bojowego z 1833 r. (Rodney), a na rys. 24 ówczesne działo okrętowe.



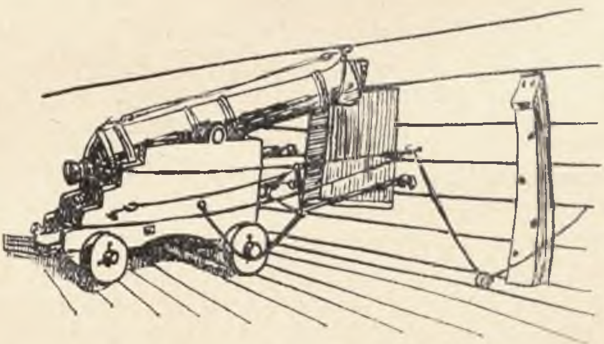
Rys. 22.
Długość 71,33 m, szerokość 16,16 m, zanurzenie średnie 7,72 m; wyporność 5047 tonn, powierzchnia ożaglenia 2852 m².

Następnym punktem zwrotnym było umieszczenie dział ciężkich w wieży obrotowej. Rozwiązanie to zastosowali poraz pierwszy Amerykanie na Monitorze, zbudowanym podczas wojny domowej w zeszłem stuleciu. Takie rozwiązanie nie przyjęło się jednak odrazu. Ze zwiększeniem kalibru dział ciężkich, umieszczano je na obrotowej platformie, osłoniętej nieruchomym pancerzem — barbetą. Wzrost

donośności narzucił konieczność osłonięcia dział od góry zapomocą pancerza, umieszczonego poziomo nad górnym krańcem barbety. Logicznem następstwem takiego rozwiązania była znów wieża. Jakkolwiek



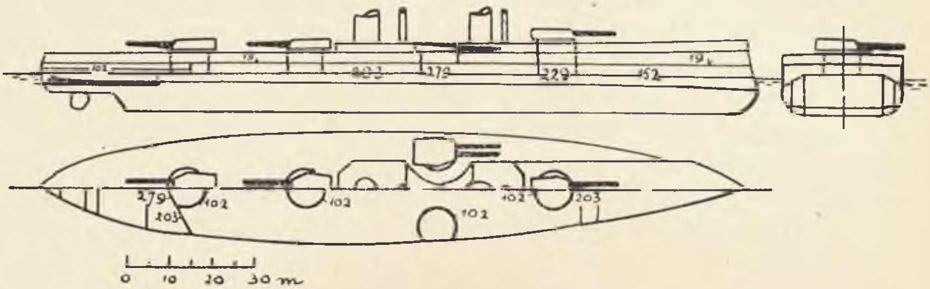
Rys. 23.



Rys. 24.

okręt z artylerją ciężką w wieżach, zbudowany poraz pierwszy w Europie, Captain, był źle rozwiązany pod względem stateczności, jednak w następnych konstrukcjach usunięto te braki i wieża stała się popularna jako pomieszczenie dla artylerji ciężkiej. Zwiększenie skuteczności ognia przez udoskonalenie dział, zwiększenie ich pola ostrzału drogą umieszczenia tych dział na obrotowych platformach, a następnie w wie-

żach, spowodowało zmniejszenie ilości dział ciężkich, dochodzące do 2 dział na okręt bojowy. Artylerja lżejsza była liczna i różnokalibrowa. W miarę postępów techniki można było zwiększyć ilość dział ciężkich,



Rys. 25. Dreadnought

co też uczyniono, zwiększając zarazem ilość kalibrów. Było to niedogodne, gdyż utrudniało kierowanie ogniem. Ostatecznie zerwano z tym systemem, budując w 1906 Dreadnought, prototyp nowoczesnych okrętów bojowych.

Długość jego wynosiła 158,3 m, szerokość 25,0 m, zanurzenie 8,1 m; wyporność 18 900 tonn. Grubość pancerza w mm podano na rysunku 25.

Uzbrojenie tego okrętu składało się z 10 dział 305 mm o lufach długości 45 kalibrów, rozmieszczonych w 5 wieżach dwudziałowych, oraz z 27 dział 76 mm. Maszyny (4 turbiny Parsonsa) o mocy 24 700 KMw, napędzały bezpośrednio 4 śruby i nadawały okrętowi szybkość 21,5 węzła. Promień pływań: 5800 mil morskich z szybkością 16 węzłów.

Wolna burta liczyła 8,5 m na dziobie. Ochronę przed wybuchami podwodnemi zapewniały grodzie ciągłe, sięgające aż do pokładu bateryjnego, leżącego 2,7 m ponad wodnicą.

Dreadnought wywołał rewolucję przez unifikację kalibru artylerji głównej, silne opancerzenie części żywotnych, dużą szybkość i duży promień pływań. Ewolucja tego typu nie jest jeszcze zakończona, gdyż postęp techniki umożliwił zadośćuczynienie tym wymaganiom, jakie, według przewidywań, postawi okrętom bojowym przyszła wojna. Z tego względu wszędzie okręty bojowe są modernizowane; w Stanach Zjednoczonych A. P. na tę modernizację przeznaczono 136 miljonów dolarów, w Japonji 125 miljonów yen, a w Anglji na modernizację 7 jednostek (Repulse, Renown i 5 klasy Queen Elisabeth — 9 miljonów funtów sterlingów).

Modernizacja ta obejmuje: 1) ulepszenie ochrony podwodnej (szerokość ochrony minowej na każdej burcie wyniesie na Texas

1,86 m, na Royal Sovereign 1,85 m, Queen Elisabeth 2,05 m i na Repulse 1,95 m); 2) zamianę kotłów węglowych na ropowe, a więc niższe, co pozwoli na zmniejszenie ilości kotłów do 4 (na niektórych jednostkach S. Z. A. P.) lub 8 (w Japonji) oraz na zbudowanie dodatkowego dna wewnętrznego pod kotłowniami (Texas), tudzież na zwiększenie pola ostrzału, przez usunięcie jednego komina (np. na Fuso); 3) ustawienie nowych maszyn, co np. na klasie New Mexico pozwoli na zaoszczędzenie ~ 1100 t; klasa ta dostała turbiny z przekładnią zębatą; 4) zwiększenie donośności dział artylerji głównej (np. do 31 500 m na Fuso); 5) lepsze opancerzenie pokładów.

Oczywiście, nie wiemy, jak będzie wyglądała przyszła bitwa morska, gdyż nawet środki z 1915 nie zostały wszechstronnie wypróbowane w jedynym boju okrętów bojowych, jakim była bitwa jutlandzka (31 maja 1916 r.), jednak obowiązkiem zarówno admiralicyj, jak i konstruktorów — jest takie ulepszenie narzędzia walki, aby jego maksymalna wydajność była możliwa do wykorzystania przez flagmanów-uczestników przyszłego boju olbrzymów. Musimy bowiem pamiętać, że postęp techniki nie zdetronizował starej królowej boju eskadrowego — artylerji ciężkiej i jej wiernego księcia-małżonka — okrętu bojowego. Dlatego też, kto chce panować na morzu — a więc żyć — ten musi pod swą banderą posiadać okręty bojowe, nie zapominając jednak o tem, że stanowią one tylko część składową floty, że więc ich wielkie możliwości mogą być należycie wykorzystane tylko przy współdziałaniu okrętów wojennych wszelkich rodzajów.

KAZIMIERZ HUGO-BADER

HANDLOWA ŻEGLUGA RZECZNA W DAWNEJ POLSCE

„Rzadko jest taki kraj, w którymby sama natura tak mocno wzywała do handlu; 4 810 rzek i rzeczek było w Polsce i Litwie, które wody swoje do morza Bałtyckiego lub Czarnego wlewały" — pisze T. Czacki w dziele swojem: „O prawach polskich i litewskich".

W statucie piotrkowskim z r. 1447 [1]) po raz pierwszy wyliczono rzeki spławne, zaliczając do nich: Wisłę, Dniepr, Styr, Narew, Wartę, Dunajec, Wisłokę, Bug, Wieprz, San, Nidę, Prosnę, Tyśmienicę. Pozatem, statut ten stwierdza, że na rzekach, do króla należących, wszystkim dozwolona jest bez ograniczeń żegluga tak wdół, jak i wgórę rzek. Statut ostro karcił tych, którzy „więcej ważą łowienie ryb niż pospolite dobro, obfitość rzeczy potrzebnych" i zabezpieczał swobodny przejazd, nakazując jednocześnie, aby właściciele wszystkich jazów zostawiali przejście dla statków i przepuszczali je bez poboru myta.

Statut ten był podstawą całego późniejszego ustawodawstwa w przedmiocie spławu wodnemi drogami, a uzupełniany kilkakrotnie i powtórzony w późniejszych konstytucjach, rozszerzał ramy, dodając do wyżej wymienionych rzek — inne, jak Drwęcę, Brdę, następnie Wkrę (już za Stanisława Augusta). Jazy i młyny, tamujące na rzekach swobodny ruch żeglugi, dały się widocznie mocno we znaki żeglującym, jeżeli Sejm z roku 1557 nakazał „zrzucenie" wszelkich jazów, a konstytucje lat późniejszych, r. 1564 i 1565, powtórzyły to zarządzenie. Tym sposobem ustalono zasadę zupełnej wolności żeglugi na rzekach spławnych z obowiązkiem zniszczenia wszystkich jazów.

Najwcześniej spławiano rzekami, a głównie Wisłą — drzewo polskie, którego głównymi dostawcami były, pokryte lasami, Mazowsze i Podlasie.

Mieszczanie miast mazowieckich: Warszawy, Warki, Czerska, Pułtuska, Zakroczymia, Wyszogrodu, Płocka, Wizny, Różany, Ostrołęki,

---

[1]) Bandtkie: „Jus polonicum. — De libertate in fluvius regis".

Łomży, Makowa, i t. d. jak również podlaskich: Brańska, Drohiczyna, Bielska, Tykocina i t. d. — handlem tym się trudnili. W w. XV drzewo polskie szło do Anglji, Szkocji, Flandrji i Portugalji.

Poza drzewem wywożono płody leśne, jak popiół (potaż), smołę i wosk, pozatem sól i zboże.

Gdy w w. XV na zachodzie Europy zapotrzebowanie zboża zaczęło coraz bardziej wzrastać — wzmagał się i wywóz zboża z Polski, a po przyłączeniu dolnej Wisły z Gdańskiem do Polski — przez pokój toruński w r. 1466 — mieszczanie miast polskich uchwycili w swoje ręce cały handel zbożem.

Pod koniec XV w. eksport zboża zajął pierwsze miejsce wśród ruchu towarów, które szły do Gdańska.

W w. XVI, kiedy wyzwolono się od przymusu używania dróg lądowych, od prawa składu i jazów na rzekach — tamujących żeglugę, — ruch żeglugi objął znacznie rozleglejsze przestrzenie. Księgi cła wodnego, pobieranego w Włocławku, — dają doskonały materjał statystyczny co do ilości statków, przewożących towary, jak i co do ilości przewożonych towarów. Tak nprz. w r. 1555 naliczono 1669 statków i rzadko kiedy cyfra spadała poniżej tysiąca.

Możność spławu rzekami, a przedewszystkiem Wisłą — przyczyniła się do trzebienia lasów i potężnego rozwoju przemysłu leśnego z jednej strony, a przygotowania gruntów pod uprawę rolną z drugiej. I jak stwierdza prof. S. Kutrzeba, — to nietylko przypadek, że wywóz drzewa Wisłą poprzedza przez czas dłuższy ten okres, na który już przedewszystkiem wywóz zboża przypadł. Bez Wisły nie byłoby rozkwitu i rolnego gospodarstwa, rozrostu dawnych rycerskich „curiae" w szlacheckie folwarki z nowożytnej doby polskiej historji. Z rozkwitem wiślanej żeglugi łączy się też najbezpośredniej rozkwit gospodarczy Polski, jej zamożność w w. XVI i XVII. Dość wskazać na różnicę cen zboża i ziemi, w ziemiach Wisły bliskich, a na żyźniejszej Ukrainie, z której jednak zboża niesposób było wywozić, aż dopiero tamte ziemie w końcu XVIII w. zyskały dostęp do Czarnego morza. Rozkwit, który ziemiom południowo-ruskim w udziale przypadł dopiero od końca XVIII w., — dzięki Wiśle był dany nad nią leżącym obszarom już o trzy stulecia wcześniej.

O żegludze handlowej w kierunku morza Czarnego — dowiadujemy się z traktatów z Portą Otomańską z r. 1486, następnie z r. 1577 (z Amuratem III i Stefanem Batorym), — później w latach 1623 i 1677 w ratyfikacji traktatu żórawińskiego, jak również karłowickiego z r. 1699, —

handel na morzu Czarnem, jak również na rzekach, do morza wpadających — był całkowicie zabezpieczony (w r. 1623 jest wymieniona rzeka Dniestr).

Za Władysława IV, — Beauplan [1]), a jeszcze wcześniej nasz Sarnicki (1532—1593) utrzymuje, że Dniestrem spławiano na Archipelag i do Carogrodu.

Ks. biskup Albertrandy, wysłany przez króla Stanisława Augusta do Włoch dla wynalezienia materjałów, dotyczących dziejów Polski, — przywiózł korespondencję Rzeczypospolitej Weneckiej z Rzplitą Polską, dotyczącą utworzenia wzajemnej handlowej komunikacji Dniestrem. Projekt żeglugi i handlu z Wenecją ułożył nuncjusz apostolski za Zygmunta Augusta, kardynał Commendoni. Czacki cytuje pracę Gratianego, który opisuje badania Commendoniego rzeki' Dniestru i katarakt pod Jampolem.

Za króla Stanisława Augusta Francuzi i Włosi tworzą towarzystwa handlowe dla handlu z Carogrodem, Archipelagiem, Marsylją, Triestem i Livorno. Komisarze francuscy wędrują po Polsce i Litwie, pragnąc Dnieprem spławiać do Chersonu maszty oraz budulec okrętowy, polskie zboże, łój, i t. p. W r. 1785 komisarz francuski, Antoine z Marsylji (relacja Niemcewicza), — zawiera z ks. Stanisławem Poniatowskim, bratankiem króla, — kontrakt na dostawę, z dóbr jego pod Bobrujskiem, masztów okrętowych do Tulonu. Wysłany w tym celu cieśla okrętowy znajduje tu w obfitości doskonały materjał i spławia go Berezyną i Dnieprem do Chersonu.

Otwarcie kanału ks. Ogińskiego w r. 1784 stwarzało nowe możliwości, potężne horoskopy handlowo-gospodarcze.

Obie komisje skarbowe w Polsce pracują nad usprawnieniem rzek, a pod ich kierownictwem przekopano w r. 1775 kanał Królewski, długości 44 km, łączący dorzecze Wisły z Muchawcem, t. zn. z dorzeczem Prypeci i Dnieprem.

Słynny awanturnik, w b. szlachetnym jednak stylu, książę de Nassau, który uzyskał indygenat polski i nazywał Polskę swoją ojczyzną, — pragnął dla niej otworzyć nowe możliwości gospodarcze przez usprawnienie Dniestru. Ks. de Nassau, przez małżeństwo z córką Stanisława Gozdzkiego, wojewody podolskiego, otrzymał ogromne dobra na

[1]) Świetny inżynier wojskowy francuski, który był przez 17 lat w służbie polskiej (na dworze króla Władysława IV) — fortyfikował i budował liczne twierdze na Ukrainie i Podolu, a między innemi słynną twierdzę naddnieprzańską Kudak. Najznakomitsze jednak prace jego — są to prace kartograficzne, a przedewszystkiem świetne mapy Ukrainy z r. 1650.

Podolu, skąd właśnie zamierzał spławiać drzewo Dniestrem do morza Czarnego (na maszty okrętowe dla Hiszpanji).

Zbudował w Warszawie pałac nad Wisłą, a ludność całą tę posiadłość nad Wisłą nazywa Dynasami (od de Nassau).

Książę układał projekty żeglugi i spławu Dniestrem, ciągle łącząc te sprawy ze sprawą turecką i upatrując bazę handlową w Stambule.

Sprawa czarnomorskiego handlu Francji z Polską już dawno zajmowała Francję. Jeszcze konfederat barski, Franciszek Krasiński, przedstawił ministrom Ludwika XV duże korzyści z tego handlu. Poseł francuski w Stambule, de St. Priest, badał możliwości spławu Dniestrem w r. 1779. Były sporządzone nawet plany i mapy Dniestru, ale nieznane są dalsze losy tych planów; przypuszczać należy, że zainteresowania cesarzowej rosyjskiej Katarzyny II morzem Czarnem, plany te przezornie zlikwidowały. Ks. de Nassau nie przeraził się trudnościami; w czerwcu 1784 r. wyrusza w towarzystwie trzech oficerów francuskich drogą wodną na zbadanie Dniestru. Traci w podróży jednego towarzysza, pułkownika de la Porte, i w dniu 10. VII przybywa do Stambułu. Bada następnie całe wybrzeże Czarnego morza, szukając dogodnego miejsca dla przyszłego portu. Jednocześnie opracowuje mapy hydrograficzne Dniestru, b. dokładne, z oznaczeniem głębokości rzeki. Dopiero w kilka lat potem Komisja Skarbowa wysłała T. Czackiego na rzekę Dniestr celem zrewidowania prac ks. de Nassau. Czacki stwierdził małe b. różnice i b. pochlebne o pracach księcia złożył relacje.

Król Stanisław August bacznie śledził zainteresowanie cesarzowej Katarzyny morzem Czarnem. Zwłaszcza od chwili zakończenia sześcioletniej wojny Rosji z Turcją pokojem w Kajnadzy w r. 1774 i konwencji z r. 1779, kiedy Rosja otrzymała wolność żeglowania po całem morzu Czarnem, oraz wolnego przepływu przez Dardanele. Sprawa Turcji europejskiej była wtedy na widowni całej Europy. Cesarzowa Katarzyna układa szereg projektów, m. i. słynny projekt grecki. Cała jej uwaga skupiona została na wybrzeżu morza Czarnego. Zakłada nowe miasto Cherson w r. 1778. Sławna twierdza turecka Chadżej (jeszcze z XV w.) zdobyta przez Rosję w r. 1789, daje początek nowemu miastu — Odesie.

Na początku 1787 r. widzimy ks. de Nassau w Petersburgu, skąd miała wyruszyć w podróż kaniowską i krymską cesarzowa Katarzyna. Zainteresowanie całej Europy sprawami morza Czarnego doszło w tym czasie do zenitu. Petersburg przyciągał uwagę wszystkich monarchów. W podróż dnieprzańską na spotkanie Katarzyny wybiera się cesarz Józef II. Wybiera się i król Stanisław August. Biskup Naruszewicz na żądanie króla pisze dzieło o Krymie — „Tauryka" i z wierszowaną przed-

mową wręcza Katarzynie w Kijowie w imieniu króla (wyszło z druku u Grella w Warszawie, w lutym 1787).

Nowa wojna rosyjsko-turecka — wisi w powietrzu. Książę de Nassau szuka sposobności przejścia do służby rosyjskiej. Wyprzedzając orszak cesarski — podąża ks. de Nassau na południe, a w Chwastowie spotyka króla Stanisława Augusta. W dniu 6 maja wita króla w imieniu Katarzyny, następnie podąża z orszakiem cesarzowej na Krym. Wojna turecka wybucha, a ks. de Nassau roi projekty wypędzenia Turków z Europy. Projektami swemi olśniewa Katarzynę, która powierza mu dowództwo nad flotylą statków wiosłowych. Flota turecka była zgrupowana przy ujściu Dniepru, czując się bezpieczną na całem wybrzeżu morza Czarnego, gdyż flota rosyjska działała na dwu frontach, bo i na Bałtyku przeciw Szwedom. Dnia 28. VI. 1788 uderza ks. de Nassau niespodzianie na flotę turecką tak gwałtownie i zuchwale, że flota turecka w popłochu się cofa. Ponowne uderzenie księcia odnosi świetne zwycięstwo, tak, że flota turecka przestaje istnieć. Istotnie, mógł wzbudzić szczery zachwyt ten zuchwały partyzant, dowodząc „czajkami" i wiosłowemi stateczkami i łodziami i gromiąc regularną flotę turecką. Nic też dziwnego, że urasta w oczach Europy na olbrzyma i zostaje awansowany przez Katarzynę na vice-admirała floty rosyjskiej. Nasz słynny Trembecki uczcił go napuszoną odą. Dalsze losy ks. de Nassau są niezwykle ciekawe, ale o tem na innem miejscu.

Wielki podróżnik i uczony polski, Jan hr. Potocki, podróżuje w tym czasie po Turcji, bada brzegi morza Czarnego, pisze niezwykle ciekawe rozprawy i wydaje je w b. małej ilości egzemplarzy, tak, że dzieła te są niezwykłą rzadkością bibljograficzną. Kreśli zarys starożytnej geografji morza Czarnego i podaje niezmiernie ciekawą bibljografję oraz nieznane i niewydane dotychczas materjały, znajdujące się w bibljotekach i zbiorach w Wiedniu i innych miastach. Niezwykle rzadkie i wprost bezcenne unikaty atlasów i map z wieku XIV, XV i XVI po raz pierwszy były opublikowane przez autora. Opisuje brzegi od ujścia Dniestru aż do Perekopu. Wymienia położenie dawnych miast i osad między Dniestrem i Dnieprem, następnie podaje opis brzegów Taurydzkich, brzegów morza Azowskiego i wyspy Taman i t. d. i t. d. Słynny podróżnik i orjentalista, Jul. Klaproth, — który bardzo dużo zawdzięczał J. hr. Potockiemu, korzystając z jego cennych rad i uczonych prac, — odkrywca wysp na morzu Żółtem, przez wdzięczność dla Potockiego nazwał wyspy te jego imieniem. Archipelag Jana hr. Potockiego zwie się obecnie: Szi-czeng-tan. Mapę tego archipelagu wydał „Dziennik Warszawski" T. I. 1825 — do artykułu: „O wyspach na morzu Żółtem

między Chinami a Koreą, w roku 1824 odkrytych przez J. Klaproth'a i nazwanych archipelagiem Jana hr. Potockiego."...

...,,Byłem tak szczęśliwy, — pisze T. Czacki — że generalną Hydrograficzną Polski i Litwy odrysować kazałem kartę. Morze Czarne z Bałtyckiem złączyć można i to jest rzeczą konieczną. Piński powiat ma płaszczyznę, z której jedna część wód do Bałtyckiego, druga do morza Czarnego płynie. Kanał Ogińskiego prawie zapomniany, miał łączyć Niemen z Prypecią, a Muchawiecki — Prypeć z Bugiem. Połączenie Berezyny z Dźwiną zbliży handel Rygi z Kijowem, Łuckiem, Ostrogiem. Usunąć przeszkody na rzekach wpadających do Prypeci potrzeba za pośrednictwem małego kanału, Bubna wpadająca w Narew miała łączyć Niemen pod Grodnem, z Wisłą pod Serockiem. — Świcuta i Połanga mają porty od Szwedów popsute, na których poprawę rząd zwrócił uwagę. Niewiaża dla handlu części Litwy nową dałaby drogę. Te plany za panowania St. Augusta w różnych pismach znajdujemy. Rzuciłem nieraz oko na mapę hydrograficzną, przekonałem się, jak kraj nasz mógłby być możnym i bogatym".

Polityczne zniszczenie Polski nie dozwoliło planów tych zrealizować.

L. Z.

ZAGADNIENIA HANDLU MORSKIEGO W DZIAŁALNOŚCI IZB PRZEMYSŁOWO-HANDLOWYCH

Uzanse w handlu zamorskim.

Komisja Morska Izby Gdyńskiej wyłoniła specjalną Podkomisję dla rozpatrywania sporów, wynikłych na tle interpretacji uzansów w handlu zamorskim. Komisja wyraziła przytem zdanie o konieczności rejestrowania uzansów przez Izbę, jak również i wyroków Sądów Arbitrażowych, odbywających się w sprawach morskich wraz z ich umotywowaniem.

Po wysłuchaniu sprawozdania Podkomisji, Komisja uznała za konieczne wzmożenia prac w kierunku przeprowadzenia studjów nad uzansami, stopniowo wytwarzającemi się w porcie gdyńskim, ich rejestracją i właściwą interpretacją, jak również i nad dokładnem ustaleniem znaczenia terminologji, używanej w handlu morskim.

Rozbudowa floty handlowej

Na ogólnem Zebraniu Związku Izb Przemysłowo-Handlowych 16 listopada 1935 r. Prezes Związku Izb w przemówieniu, zawierającem oświadczenie samorządu przemysłowo-handlowego w odpowiedzi na apel Rządu do społeczeństwa o współpracę, zwłaszcza w dziedzinie Jego zamierzeń w zakresie polityki gospodarczej, między innemi wśród tez z zakresu handlu zagranicznego wysunął także następujące tezy: „Dalsza rozbudowa portu gdyńskiego w zakresie najniezbędniejszych potrzeb; popieranie inicjatywy prywatnej w zakresie rozbudowy floty handlowej, między innemi w drodze zwolnienia od ceł statków, nabywanych zagranicą".

Komitet Portowy Rady Handlu Zagranicznego

Na IV Ogólnem Zebraniu Związku Izb Przemysłowo-Handlowych został uchwalony regulamin Rady Handlu Zagranicznego, określający formy pracy Rady i jej organów.

Do zadań Rady należy wydawanie opinji na wezwanie władz, lub z własnej inicjatywy członków Rady we wszystkich sprawach, związanych z administracją lub organizacją handlu zagranicznego, oraz decyzja w sprawach nieuzgodnionych w poszczególnych Komitetach.

W skład Rady wchodzą delegaci wszystkich Izb przemysłowo - handlowych, Centralnego Związku Przemysłu Polskiego, Rady Naczelnej Zrzeszeń Kupiectwa Polskiego i Związku Kupców, Centrali. Każda Izba, względnie organizacja bez względu na liczebność swej reprezentacji posiada w Radzie jeden głos. Agendy Rady prowadzi Biuro Związku Izb Przemysłowo-Handlowych.

Jednym z organów Rady jest stały Komitet Portowy. Do zakresu prac Komitetu należą sprawy portowe, żeglugi morskiej i t. d. W skład Komitetu wchodzą delegaci wszystkich członków Rady.

Na pierwszem posiedzeniu Komitetu Portowego przyjęto do wiadomości sprawozdanie Izby Warszawskiej o pracach Komitetu Doradczego przy Departamencie Morskim Ministerstwa Przemysłu i Handlu, poczem, po bardzo długiej dyskusji, ustalono uwagi do projektu dekretu o utworzeniu przedsiębiorstwa „Port Handlowy w Gdyni".

Referat Komunikacyjny Izby Warszawskiej

Izba Warszawska utworzyła w Wydziale Administracji Gospodarczej referat komunikacyjny, w którym zostały skupione wszystkie sprawy, dotyczące zagadnienia komunikacji, podzielone dotychczas pomiędzy inne działy.

Referat Komunikacyjny przejął między innemi sprawy morskie, a mianowicie dotyczące pracy i organizacji portów oraz żeglugi morskiej, jak też sprawy związane z żeglugą śródlądową.

Praca nowoutworzonego referatu leży w zakresie działania Komisji Komunikacyjnej Izby.

Ze spraw morskich Referat Komunikacyjny opracował materjały do dyskusji nad taryfą spedytorską i za prace fizyczne w porcie gdyńskim oraz ustalił warunki współpracy z przedstawicielstwem polskich przedsiębiorstw żeglugowych, dzieląc się z tem przedstawicielstwem uzyskiwanemi materjałami informacyjnemi i rozsyłając ze swej strony szeregowi firm handlowych i przemysłowych wskazówki, dotyczące możliwości wykorzystywania polskich linij okrętowych, a zwłaszcza linji Gdynia—Antwerpja.

Projekt dekretu o utworzeniu przedsiębiorstwa państw. „Port Handlowy w Gdyni“

Związek Izb Przemysł.-Handlowych stwierdził, że projekt powyższego dekretu jest zaprzeczeniem tych tez, które już niejednokrotnie formułowały sfery gospodarcze, a które ostatnio zostały streszczone w opinji Komitetu Portowego Rady Handlu Zagranicznego.

Postulaty Związku w ogólnym swym zarysie idą w kierunku udzielenia Gdyni jaknajszerszej samodzielności i zrównania jej pod względem organizacyjnym z samodzielnemi portami handlowemi innych krajów, a zwłaszcza temi, z któremi Gdyni wypada konkurować.

Związek zaznaczył, że sfery gospodarcze nie protestowałyby nawet wówczas, gdyby ustrój usamodzielnionego portu gdyńskiego został ujęty w ramy przedsiębiorstwa państwowego, gdyż nie zależy im bynajmniej na wysuwaniu maksymalnych żądań, a jedynie na zapewnieniu naszemu portowi takiej organizacji, któraby jak najbardziej sprzyjała jego rozwojowi oraz spełnieniu doniosłej roli, jaką musi odegrać Gdynia w stosunku do swego zaplecza. Zgadzając się zatem na przekształcenie portu w przedsiębiorstwo państwowe, Związek Izb kładzie jednak szczególny nacisk na to, aby organizacja tego przedsiębiorstwa była wzorowana na ramowem rozporządzeniu Prezydenta R. P. z dnia 17. III. 27 o wydzieleniu z administracji państwowej przedsiębiorstw państwowych. Rozporządzenie to przewiduje, że władze przedsiębiorstwa winny się składać z Rady Administracyjnej, Dyrekcji i Komisji Rewizyjnej, nie robiąc żadnych zastrzeżeń co do konieczności powoływania do dyrekcji jedynie urzędników państwowych. Taki ustrój władz portu byłby zupełnie do przyjęcia, gdyż sfery gospodarcze mogłyby znaleźć należytą reprezentację w składzie Rady Administracyjnej i mieć przez nią zapewniony wpływ na bieg pracy portu oraz na skład jego dyrekcji.

Osobnego omówienia, zdaniem Związku Izb, wymagałaby jeszcze sprawa zupełnego oderwania finansowego planu gospodarki portu od budżetu państwowego i ustalenie dawno przyjętej powszechnej zasady, iż port nie może być uważany za przedsiębiorstwo dochodowe, i że ewentualne, wynikające z gospodarki portu, nadwyżki bilansowe, winnyby być zgóry przeznaczone na dalsze inwestycje usprawniające prace portu.

Rozbudowa Gdyni

Na plenarnem posiedzeniu Izby Gdyńskiej w styczniu b. r. Prezes Izby oświadczył, iż rola Gdyni może być wzmocniona i ugruntowana tylko wtedy, jeśli zdołamy uczynić z niej poważne centrum handlowo-rozdzielcze nietylko dla kraju, ale też pod wieloma względami dla innych państw bałtyckich. Ten punkt widzenia Izba Gdyńska stale podkreśla i akcentuje. Zwróciła ona nadto ostatnio uwagę czynników miarodajnych, że polityka reglamentacji handlu zagranicz-

nego powinna być nastawiona w ten sposób, aby poważna część kontyngentów na towary reglamentowane była przyznawana sferom kupieckim, osiedlającym się w Gdyni i aby Gdynia w żadnym wypadku nie była traktowana gorzej od Gdańska.

Izba Gdyńska dąży do poparcia możliwości ruszenia z martwego narazie, punktu uprzemysłowienia Gdyni, głównie w kierunku stworzenia warunków dla osiedlenia się przemysłu w obrębie portu. Wobec sytuacji budżetowej państwa, zdaniem Izby, konieczne jest znalezienie sposobu sfinansowania budowy kanału przemysłowego i przystosowanie terenów, przy nim położonych, za pomocą kapitałów prywatnych, możliwie z przyciągnięciem twórczego kapitału zagranicznego.

Na poprzedniem plenarnem posiedzeniu Izba Gdyńska stwierdziła, że ze szkodą dla naszego życia gospodarczego odsunięte zostało na dłuższy okres czasu przygotowanie terenów wzdłuż projektowanego kanału przemysłowego, wskutek czego nie może być zwiększony eksport niektórych artykułów masowych przez Gdynię i opóźniony zostaje rozwój przemysłu portowego.

Izba zwróciła się do Ministra Przemysłu i Handlu z prośbą o interwencję we właściwych resortach ministerjalnych, by nadane zostały gdyńskiej władzy administracji ogólnej kompetencje, niezbędne do skutecznego i samodzielnego regulowania spraw, związanych z rozbudową i gospodarczym rozwojem Gdyni oraz najbliższego okręgu, stanowiącego sferę jej zainteresowań.

Ponadto Izba podkreśliła konieczność zainstalowania w Gdyni wszystkich instytucyj, niezbędnych dla administrowania spraw natury gospodarczej, socjalnej i innej, których duży zakres koncentruje się w Gdyni z uwagi na jej wybitną pozycję gospodarczą i to tak dalece, że uzależnienie w tym względzie Gdyni od urzędów, znajdujących się w odległych miastach, jest w obecnych warunkach wysoce szkodliwe dla jej rozwoju.

Zwalnianie firm gdyńskich od podatku przemysłowego

Komisja Morska Izby Gdyńskiej rozpatrywała projekt przepisów wykonawczych dla zwalniania firm gdyńskich od państwowego podatku przemysłowego. Komisja stanęła na stanowisku, że zwalniania te powinny być stosowane w sposób jaknajbardziej liberalny, ze względu na to, że działalność gospodarcza firm gdyńskich w pierwszym rzędzie przyczynia się do rozwoju portu i miasta Gdyni. Komisja zwróciła uwagę na przewlekłość obecnie obowiązującej procedury przy zwalnianiu od wspomnianego podatku. Ograniczenia, stosowane w tej dziedzinie przez władze skarbowe oraz ta przewlekłość stoją, zdaniem Komisji, w sprzeczności z intencjami obowiązującej pod tym względem ustawy.

Przepisy o wagowych i talimanach

Komisja Morska Izby Gdyńskiej uchwaliła tekst przepisów, dotyczących stwierdzania wagi i ustalanie ilości towarów przez zaprzysiężonych przez Izbę Gdyńską wagowych i zamianowanych talimanów.

Uchwalenie tych przepisów wprowadza znaczny postęp w organizacji rzeczoznawstwa portowego w zakresie ważenia i liczenia towarów. Wprowadzono przedewszystkiem zasadniczy podział funkcji ważenia i liczenia towarów. O ile pierwsza funkcja dla nabrania siły dowodu prawnego wymagać będzie czynności zaprzysiężonych wagowych, o tyle druga takiego zaprzysiężenia nie wymaga. Pozatem dla nadania czynności ważenia towarów w porcie większego znaczenia, przepisy przewidują zaprzysiężenie również i pomocników wagowych, którymi w zakresie techniki ważenia pod swym nadzorem wagowi

będą mogli się wyręczać. Izba pozatem będzie rejestrowała pomocników talimanów.

Wspomniane przepisy szczegółowo i dokładnie ustalają również i sam sposób wykonywania czynności wagowych i talimanów, wykluczając między innemi możność wystawiania przez wagowych specjalnych zaświadczeń co do jakości towarów.

Pozatem przepisy wybitnie wzmacniają kontrolę Izby nad wykonywaniem przez wspomniane osoby swych czynności.

Projekt taryfy ekspedytorskiej w porcie gdyńskim

Z incjatywy Związku Izb Przem.-Handlowych odbyła się w Katowicach narada, poświęcona omówieniu projektu nowej taryfy ekspedytorskiej w porcie gdyńskim. W naradzie tej wzięli udział przedstawiciele najbardziej zainteresowanych izb przemysłowo-handlowych oraz zaproszeni rzeczoznawcy.

Projekt taryfy, opracowany przez przedstawiciela Izby Warszawskiej, ułożony został zgodnie z ogólną istniejącą tendencją zniżania cen usług gospodarczych. Postanowiono, iż nowa taryfa może być wprowadzona w życie z tem zastrzeżeniem, że w sprawie nieuzgodnionych stawek ekspedytorzy porozumieją się ze swymi klientami, zaś w wypadkach nieuzgodnienia stanowisk obydwóch stron istniałaby możliwość odwołania się do arbitrażu Izb Przemysłowo-Handlowych.

Wprowadzenie w życie nowej taryfy uznano za sprawę pożądaną i pilną ze względu na nieaktualność obecnej taryfy, układanej w okresie zupełnie różnym pod względem konjunktury i wysokości ogólnych kosztów transportu i robocizny.

Morskie Archiwum Gospodarcze

Prezydjum Izby Gdyńskiej sprecyzowało stanowisko Izby do sprawy przeniesienia siedziby Instytutu Bałtyckiego do Gdyni oraz utworzenia przez Instytut Morskiego Archiwum Gospodarczego. Do obu tych spraw Prezydjum ustosunkowało się pozytywnie, wychodząc z założenia, że działalność Instytutu Bałtyckiego z siedzibą w Gdyni, jak również będącego w stadjum prac organizacyjnych Morskiego Archiwum Gospodarczego, na wzór istniejących już zagranicą instytucyj o podobnym charakterze, przyczyni się do pogłębienia wiadomości wśród sfer gospodarczych w dziedzinie zjawisk gospodarczych, związanych z handlem morskim, komunikacją morską i przemysłem, osiadłym w porcie. Mieć również należy na uwadze, że istnienie Morskiego Archiwum Gospodarczego w Gdyni przyczyni się ze względu na ześrodkowanie w nim danych, niezbędnych dla praktycznej działalności sfer zainteresowanych, do usprawnienia i racjonalizacji tej działalności.

Projekt utworzenia Izby Morskiej

Izba Sosnowiecka ustosunkowała się negatywnie do wysuwanego przez Radę Interesantów Portu Gdańskiego projektu utworzenia Izby Morskiej w Gdyni, w skład której miałyby wchodzić wszystkie przedsiębiorstwa polskie, zainteresowane w handlu zamorskim bez względu na to, czy mają siedzibę w miastach portowych, czy wewnątrz kraju, oraz firmy gdańskie, o ile zechcą przystąpić do Izby. Zdaniem Izby Sosnowieckiej, aczkolwiek Izby przemysłowo-handlowe z najżywszą gotowością pragną współpracować z polskiemi firmami, osiedlonemi na terenie Gdańska, to jednak proponowana forma, tak ze względów formalnych, jak i merytorycznych jest niemożliwa do przyjęcia.

Linja okrętowa „Żegluga Polska".

„Żegluga Polska" S. A. w Gdyni zwróciła się do przedsiębiorstw garbarskich, importujących skóry surowe z zagranicy

z propozycją przejścia na kupno fob Amsterdam lub Rotterdam, zamiast jak dotychczas cif Gdynia, a to celem wzmożenia ruchu towarowego statków polskich.

Na prośbę zainteresowanych firm, Izba Sosnowiecka porozumiała się z „Żeglugą Polską" co do konieczności stworzenia — w razie realizacji powyższego projektu — placówek kontroli zakupywanych skór w portach holenderskich, przyczem garbarnie byłyby gotowe zawierać tranzakcje fob Amsterdam, Rotterdam, o ile placówki kontrolne byłyby opłacane przez „Żeglugę Polską". Wobec niemożności ponoszenia tych kosztów przez „Żeglugę Polską" — Izba Sosnowiecka zmuszona była uznać tę kwestję za nieaktualną.

Kanał między Zatoką Pucką a otwartem morzem.

Komisja Morska Izby Gdyńskiej zaznajomiła się z wyłaniającym się projektem budowy kanału pomiędzy Zatoką Pucką a otwartem morzem z ujściem w miejscu budowy portu rybackiego w Wielkiej Wsi. Komisja doszła do wniosku, że budowa tego rodzaju kanału mogłaby się przyczynić do podniesienia gospodarczego miejscowości, położonych w głębi zatoki Puckiej, oraz ułatwienia rybołówstwa na morzu otwartem dla rybaków, osiadłych nad brzegami zatoki.

Reeksport owoców

Międzyizbowa Komisja Obrotu Towarowego z zagranicą rozważała sprawę zorganizowania reeksportu owoców południowych. Komisja zbadała przedłożone w tej sprawie projekty i uznała zagadnienie za niedostatecznie dojrzałe do definitywnego rozwiązania. Zdaniem Komisji nasze położenie geograficzne predystynuje nas do podjęcia na wielką skalę handlu tranzytowego wogóle, zaś reeksportu niektórych owoców w szczególności. Jednakże w tym celu należałoby podjąć jeszcze szereg prac organizacyjnych w dziedzinie pośrednictwa handlowego i koordynacji przewozów.

Targi gdyńskie

Na skutek zapytania Ministerstwa Przemysłu i Handlu, Związek Izb wyraził opinję przychylną w sprawie udzielenia zezwolenia Towarzystwu Wystaw i Propagandy Gospodarczej w Gdyni na urządzenie w r. b. „Targów Gdyńskich" w Gdyni. Równocześnie jednak Związek Izb wyraził przekonanie, że nazwa „targi" nie odpowiada charakterowi projektowanej imprezy, której zadaniem niema być ułatwienie masowych tranzakcyj handlowych, lecz zapoznanie szerszych sfer konsumentów z rozwojem dwóch działów przemysłu, specjalnie ważnych dla Gdyni, a mianowicie: z przemysłem budowlanym i rybnym. To też zdaniem Związku Izb nazwa projektowanej imprezy powinna być zmieniona, a gdyby to z uwagi na rozpoczętą już działalność było utrudnione — uzupełniona w taki sposób, aby odzwierciadlała właściwy jej charakter.

Produkcja i eksport konserw rybnych

Prace standaryzacyjne na odcinku przemysłu rybnego, prowadzone na zlecenie Ministerstwa Przemysłu i Handlu przez Związek Izb Przemysłowo-Handlowych, dążą w pierwszym rzędzie do podniesienia fachowego tej gałęzi wytwórczej. Ponieważ polska literatura fachowa nie posiadała dotychczas absolutnie żadnych wydawnictw, omawiających zagadnienia technologji ryb, Związek Izb Przemysłowo-Handlowych wydał specjalną pracę p. t. „Zasady produkcji i standaryzacji konserw rybnych", opracowaną przez Dr. J. Tilgnera. We wzmiankowanej pracy ujęto w sposób przystępny, lecz wyczerpujący wszystkie zagadnienia odnośnie transportowania

świeżych ryb, oceny ich świeżości, sposobów oczyszczania i metod przerobu, ze szczegółowem omówieniem wszystkich złożonych składników produkcji: konserw rybnych, puszek, opakowania, jakoteż rachunku wydajności i zużycia surowców. Treść jest oparta na badaniach praktyczno-naukowych, przeprowadzonych w Laboratorjum Związku Izb, a następnie w terenie.

Związek Izb, prowadząc prace standaryzacyjne na odcinku przetworów rybnych, zauważył, że podczas połowów uzyskuje się stale pewien odsetek bardzo drobnej ryby, nie posiadającej w stanie świeżym żadnej, lub bardzo małą wartość handlową. Surowiec tego rodzaju stanowił dotąd, zarówno dla hodowcy, jak i dla przemysłu, materjał, prawie bezwartościowy, którego marnotrawienie stanowi jednak niewątpliwą stratę dla gospodarki narodowej. Odnośne badania, przeprowadzone przez Laboratorjum Związku Izb, wykazały, że ryba drobna, lub posiadająca zewnętrzne wady, może po umiejętnym przerobie dać produkt trwały o dużej wartości odżywczej. Produkt ten, przy względnie małym nakładzie inwestycyjnym, posiada różnolitą użyteczność, zarówno dla poszczególnych konsumentów, jak i przy aprowizacji większych zbiorowisk ludzkich. Wyniki odnośnych badań praktycznych, ujmujące zarówno surowiec i poszczególne czynności przerobu, jak i rachunek wydajności i koszty produkcji, ogłoszono w Rocznikach Nauk Rolniczych i Leśnych tom XXXVI.

Sprawozdanie Głównego Inspektora Standaryzacyjnego Związku Izb, złożone Ministerstwu Przemysłu i Handlu za okres I kwartału 1936, podaje szczegółowy przebieg eksportu konserw szprotowych i innych gatunków konserw rybnych, kontakt z Nowym Yorkiem, brak zarzutów z zagranicy, praca nad poprawą jakości, cechowanie środków spożywczych datą produkcji, zasady produkcji i standaryzacji konserw rybnych, przemysłowe zużytkowanie drobnej ryby, normalizacja puszek do konserw, wynalezienie płynu do lutowania puszek, konieczność ochrony wewnętrznego rynku zbytu.

Port handlowy na Wiśle

Zgodnie z życzeniem, wyrażonem przez Prezydenta m. st. Warszawy, Izba Warszawska zakomunikowała mu uwagi swe odnośnie warszawskiego portu handlowego na Wiśle.

Port handlowy, mieszczący się obecnie na prawym brzegu Wisły, przeładowuje rocznie około 250.000 tonn towarów, odgrywa więc w życiu gospodarczem Warszawy poważną rolę, gdyż przez przeszło dziewięć miesięcy w ciągu roku duża część transportów, przeznaczonych dla stolicy, przechodzi drogą rzeczną.

Poza przeładunkiem towarów zadaniem portu jest przechowywanie przez zimę taboru żeglugowego, który, pozostawiony na terenie koryta rzeki — uległby zniszczeniu.

Zdaniem Izby, liczyć się należy poważnie z tem, że w latach najbliższych, w związku ze stałym rozwojem żeglugi wiślanej — jako tanim i dogodnym środkiem transportowym, istniejący port na Pradze okaże się za szczupły, zarówno dla celów przeładunkowych jak i dla celu zimowania taboru, to też już obecnie ewentualność ta winna być rozważona.

Zbyt powolne opracowywanie planów regulacyjnych Wisły przynosi życiu gospodarczemu znaczne szkody, nietylko ze względu na hamowanie usprawnienia transportów, ale i ze względu na niemożność sharmonizowania czynionych w tym zakresie posunięć z lokalnemi potrzebami gospodarczemi. Konieczne więc jest jak najśpieszniejsze opracowanie planu regulacji Wisły, z uwzględnieniem wszystkich elementów, wynikających z planu miasta.

Miejsce, zajęte obecnie przez port handlowy, nasuwa pod tym względem szereg daleko idących zastrzeżeń.

Na pierwszem miejscu postawić należy obawę, że port ten — jak wyżej wspomniano — już za kilka lat nie będzie mógł spełnić swych zadań, jako zbyt szczupły, a niemający możliwości rozbudowy ze względu na swe położenie. Izba powołała się tu na fachową opinję właściwych resortów państwowych, które wypowiedziały pogląd, że port ten mógłby odpowiadać stawianym mu wymaganiom najwyżej przez lat 15.

Pozatem, co się tyczy komunikacji między portem i miastem, odbywa się ona drogą okrężną, w znacznej mierze przez dawny most kolejowy. Wybudowanie nowego mostu na Wiśle nie wpłynie na usprawnienie tej komunikacji, gdyż most ten, jako leżący w centrum miasta, nie będzie napewno przeznaczony dla ruchu towarowego — podobnie jak nie można liczyć na zwiększenie tego ruchu przez mosty: Kierbedzia i Poniatowskiego. To też Izba wyraziła przekonanie, że ze względu na położenie centrum handlowego stolicy na lewym brzegu Wisły — raczej ta strona rzeki, teoretycznie rzecz biorąc, wydawałaby się odpowiedniejszą do zbudowania na niej portu handlowego.

Składając powyższe uwagi ogólne, Izba wyraziła przekonanie, że Prezydent Miasta zechce umożliwić samorządowi gospodarczemu wszechstronne zapoznanie się z planami, dotyczącemi regulacji Wisły w obrębie miasta oraz projektami budowy portu celem opracowania bardziej szczegółowych opinij i wniosków sfer zainteresowanych.

Zwolnienie przedsiębiorstw żeglugi śródlądowej od podatku przemysłowego

Izba Warszawska wystąpiła do Ministerstwa Skarbu z prośbą o zwolnienie na przeciąg trzech lat przedsiębiorstw żeglugi śródlądowej od podatku przemysłowego od obrotu z tytułu przewozu towarów.

Izba podkreśliła, że przedsiębiorstwa żeglugi śródlądowej pracują w Polsce w specjalnie trudnych warunkach ze względu na nieuregulowanie rzek, a zwłaszcza Wisły, co pociąga za sobą niezmiernie wysokie koszty eksploatacyjne i doprowadza do zaniku rentowności tej gałęzi życia gospodarczego.

Całkowite zwolnienie przedsiębiorstw żeglugi śródlądowej od podatku przemysłowego od obrotu na okres trzech lat, poczynając od 1 stycznia r. b. pozwoliłoby — zdaniem Izby — tym przedsiębiorstwom na częściowe chociażby zmodernizowanie i uzupełnienie przestarzałego taboru oraz stworzyłoby podstawę dla zdrowszej kalkulacji handlowej.

ZENON MARYNKIEWICZ

KRONIKA USTAWODAWCZA

Projekt prawa morskiego i rzecznego

W łonie Komisji Kodyfikacyjnej została utworzona w początku roku 1935 podkomisja prawa morskiego i rzecznego w następującym składzie: przewodniczący — prezes Stanisław Wróblewski, zastępca przewodniczącego — prezes Bronisław Hełczyński, referent — prof. Józef Sułkowski, członkowie — prezes Jan Mrozowski i prof. Eugenjusz Waśkowski. Podkomisja ta podjęła pracę nad projektem prawa morskiego i rzecznego, opracowanym przez referenta prof. J. Sułkowskiego.

Dotychczas uchwalone zostały przez podkomisję w pierwszem czytaniu działy: I. Przepisy ogólne. II. Statki polskie III. Rejestr statkowy. IV. Nazwa statku. V. Prawa rzeczowe na statku i ładunku. VI. Odpowiedzialność właściciela statku.

Konsulaty

Minister Spraw Zagranicznych wydał zarządzenie z 29 lutego 1936 r. o organizacji służby konsularnej honorowej (Dz. Urz. Nr. 3, poz. 22) oraz instrukcję służbową z 29 lutego 1936 r. dla konsulów honorowych (Dz. Urz. Nr. 3, poz. 23).

Na podstawie tej instrukcji do obowiązków konsula honorowego w zakresie spraw marynarki należy wykonywanie następujących czynności w stosunku do marynarki Rzeczypospolitej Polskiej: a) obrona interesów polskiej żeglugi handlowej, okazywanie wszelkiej pomocy kapitanom okrętów wojennych i statków handlowych; b) opieka nad marynarzami na lądzie (opieka sanitarna, repatrjacja i t. p.); c) przyjmowanie meldunków kapitanów polskich statków handlowych; d) zawiadamianie kierownika urzędu zwierzchniego o wszelkich nadużyciach, dotyczących wywieszania polskiej bandery handlowej, o nadużyciach dokumentów okrętowych oraz dokumentów zdatności statku do żeglugi; e) uprzedzanie kapitanów polskich okrętów wojennych i statków handlowych o trudnościach, na które napotkać mogą w dalszej podróży; f) pomoc w razie nieszczęśliwego wypadku, któremu uległ polski okręt wojenny lub statek handlowy.

Przepisy zawarte w punktach od a) do e) powinny być stosowane do statków handlowych, pływających pod banderą Wolnego Miasta Gdańska, jeżeli tego zażąda kapitan statku; przepisy pod f), o ile kapitan statku gdańskiego temu się nie sprzeciwi.

Instrukcja zaznacza, że czynności w zakresie spraw morskich powinny być wykonywane zgodnie z postanowieniami obowiązujących ustaw i rozporządzeń polskich i gdańskich.

Minister Spraw Zagranicznych zarządzeniem z 29 lutego 1936 r. (Dz. Urz. M. S. Z. Nr. 3, poz. 18, 19, 20) ustanowił konsulaty honorowe Rzeczypospolitej Polskiej w następujących miastach portowych: w Colon (Republika Panama), w Conakry (Gwineja Francuska) i w Limassol (Wyspa Cypr).

Umowy międzynarodowe

Na podstawie art. 12 umowy handlowej między Polską a Wielką Brytanją, podpisanej w Londynie 27 lutego 1935 r. (Dz. U. R. P. z 1935 r. Nr. 59, poz. 380) Wolne Miasto Gdańsk przystąpiło do powyższej umowy z dniem 28 grudnia 1935 r. (Dz. U. R. P. z 1936 r. Nr. 13, poz. 129).

Polska zawarła z Belgją 25 lipca 1935r. porozumienie w sprawie zniesienia obowiązku przedstawiania świadectw zdrowotności przez statki pod banderą polską i zawijające do jednego z portów belgij-

skich, jak i odwrotnie przez statki pod banderą belgijską i zawijające do jednego z portów polskich, bez względu na to z jakich portów przybywają te statki. Porozumienie to zostało ogłoszone w Nr. 15 Dziennika Ustaw pod poz. 140.

Konwencja handlowa i nawigacyjna, zawarta między Polską a Hiszpanją w Madrycie 14 grudnia 1934 r., została ogłoszona w Nr. 35 Dziennika Ustaw pod poz. 273.

Budżet morski

Ustawa skarbowa z 30 marca 1936 r. na okres od 1 kwietnia 1936 do 31 marca 1937 wraz z budżetem na rok 1936/37 została ogłoszona w Nr. 23 Dziennika Ustaw R. P. pod poz. 185.

Wydatki na marynarkę wojenną są zawarte w części 6, zaś wydatki na porty i marynarkę handlową — w części 10 budżetu.

Wydatki stałe marynarki wojennej na rok 1936/37 wynoszą 19.100.000 zł (Dział 3), wydatki niestałe — 24. 630. 000 zł (Dział 4), zaś wydatki nadzwyczajne 2. 100. 000 zł (Dział 4). Ogółem więc wydatki na marynarkę wojenną wynoszą 45. 830. 000 zł.

Wydatki zwyczajne marynarki handlowej i portów wynoszą ogółem 5.091.200 zł (z tego Urząd Morski w Gdyni — 4.357.100 zł (Dział 6), Morski Urząd Rybacki — 227.200 zł (Dział 7) i Szkoła Morska — 506.900 (Dział 8).

Wydatki nadzwyczajne (Działy 1 i 6) wynoszą 17.802.300 zł. Rozbudowa floty handlowej 1.494.000 zł; rozbudowa bazy morskiej floty rybackiej 520.000 zł; nieruchomości i urządzenia portowe 3.355.300 zł; należności za budowę portów — 10.800.000 zł; znaki nawigacyjne i środki ratunkowe 100.000 zł oraz rozbudowa molo północnego 1.533.000 zł.

Ogółem więc budżet na 1936/37 przewiduje wydatki na porty i marynarkę handlową w wysokości 22.893.500 zł.

Dochody Urzędu Morskiego w Gdyni są ustalone w kwocie 7.845.800 zł (w tem dochody z eksploatacji portu wynoszą 7.798.000 zł (Część 10, Dział 6).

Marynarka Wojenna

Rozkazem Ministra Spraw Wojskowych z dniem 10 lutego 1936 r. trauler „Czajka“ został wcielony w skład okrętów wojennych Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. Rozkazów M. S. Wojsk. Nr. 4, poz. 51).

Minister Spraw Wojskowych rozkazem z 14 maja 1936 r. dwum kontrtorpedowcom Marynarki Wojennej, będącym w budowie, nadał nazwy: „Grom“ i „Błyskawica“.

Na podstawie art. 3 dekretu Prezydenta Rz. z 9 maja 1936 r. o sprawowaniu zwierzchnictwa nad Siłami Zbrojnemi i organizacji naczelnych władz wojskowych w czasie pokoju (Dz. U. R. P. Nr. 38, poz. 286) Prezydent Rzeczypospolitej jako Zwierzchnik Sił Zbrojnych w drodze dekretu ustala porty i przystanie wojenne.

Ułatwienia dewizowe dla handlu morskiego

Komisja Dewizowa, utworzona na podstawie dekretu Prezydenta Rzpl. z 26 kwietnia 1936 r. w sprawie obrotu pieniężnego z zagranicą (Dz. U. R. P. Nr. 32, poz. 249) — celem uproszczenia postępowania przy dokonywaniu przekazów zagranicznych, wynikających z tranzakcyj, związanych z techniką obrotu portowego — upoważniła oddział Banku Polskiego w Gdyni do udzielania zezwoleń przedsiębiorstwom żeglugowym, maklerom okrętowym, przedsiębiorstwom ekspedycyjnym oraz konsulom państw zagranicznych na nabywanie, przekazywanie, wysyłanie oraz stawianie do dyspozycji cudzoziemców środków płatniczych zagranicznych i dewiz. Równocześnie komisja dewizowa upoważniła Bank Polski w Gdyni także do udzielania

zezwoleń na nabywanie i przekazywanie zagranicę kwot ponad 1000 zł, z tytułu importu towarów w tych wypadkach, gdy chodzi o wykupienie konosamentu lub wówczas, gdy niedokonanie przekazu utrudniłoby wyładowanie towaru lub zwłoka narażiłaby importera na straty.

Nadto na podstawie uchwały Komisji Dewizowej przekazywanie należności na pokrycie kosztów przeładunkowych i transportu, płatnych na terenie W. M. Gdańska dokonywane być może — niezależnie od drogi normalnej, przewidzianej w odnośnych przepisach dewizowych — również w następujący sposób: klient w Polsce może polecić przekazać kwoty, należne z wyżej wymienionych tytułów, bezpośrednio na specjalny rachunek, zablokowany w Polskiej Kasie Rządowej w Gdańsku. Rachunki te mogą posiadać banki oraz firmy handlowe i spedycyjne, mające siedzibę na terenie W. M. Gdańska. Wypłaty ze specjalnego rachunku zablokowanego będą mogły być przez Polską Kasę Rządową w Gdańsku uskuteczniane bez ograniczenia kwoty po zaakceptowaniu przez tę Kasę złożonego przez odbiorcę wniosku wraz z odpowiedniemi dokumentami, udowodniającemi cel przekazu.

Porty

Ustawa z 9 kwietnia 1936 r. o wywłaszczaniu nieruchomości na cele budowy portów i innych urządzeń morskich (Dz. U. R. P. Nr. 28. poz. 220) przewiduje, że wywłaszczać można nieruchomości na cele budowy, rozwoju i utrzymania: morskich portów i przystani użytku publicznego, składów i innych urządzeń tych portów i przystani, umocnień brzegu morskiego i morskich urządzeń sygnalizacyjnych. Prawo wywłaszczenia na cele powyższe służy: Skarbowi Państwa, gminom oraz przedsiębiorstwom użyteczności publicznej, posiadającym osobowość prawną.

Ustawa ta została uchwalona przez Sejm i Senat w związku z przystąpieniem do realizacji budowy w Wielkiej Wsi morskiego portu rybackiego. Ponieważ ma to być port użyteczności publicznej, zachodziła więc potrzeba dokonania wywłaszczenia gruntów, potrzebnych na cele tej budowy. Według art. 1 Prawa o postępowaniu wywłaszczeniowem z 24 września 1934 r. (Dz. U. R. P. Nr. 86, poz. 776) wywłaszczenie jest dopuszczalne wyłącznie ze względów wyższej użyteczności, za odszkodowaniem w przypadkach, w których szczególny przepis prawa przewiduje możność wywłaszczenia. Przed wydaniem ustawy z 9 kwietnia 1936 r. takiej normy, przewidującej możność wywłaszczenia na cele budowy portów i innych urządzeń na wybrzeżu poza Gdynią nie było. W Gdyni taką normą jest art. 5 rozporządzenia Prezydenta Rz. z 1 czerwca 1927 r. (Dz. U. R. P. Nr. 42 z 1935 r. poz. 285).

Rozszerzenie dopuszczalności wywłaszczenia również na cele budowy i utrzymania umocnień brzegu morskiego, morskich przystani użytku publicznego oraz morskich urządzeń sygnalizacyjnych nakazane jest względami wyższej użyteczności, jakiej urządzenia te służą.

Morskie opłaty portowe

Minister Przemysłu i Handlu wydał rozporządzenie z 23 kwietnia 1936 r. w sprawie wykonania ustawy z dnia 15 marca 1934 r. o morskich opłatach portowych (Dz. U. R. P. Nr. 39, poz. 295).

Rozporządzenie to przewiduje następujące opłaty portowe w państwowych morskich portach handlowych: a) za wejście i wyjście statku (tonnażowe), b) za postój statku (postojowe), c) za przystanie i nabrzeża (przystaniowe), d) za wylądowanie lub przyjęcie pasażera (pasażerskie), e) za wyładowanie lub naładowanie towaru (ładunkowe), f) za służbę pilotową (pilotowe), g) za korzystanie z administrowanych przez władze portowe urządzeń portowych, jak ma-

gazynów, urządzeń przeładunkowych i innych.

Opłaty te wymierzają i pobierają w porcie handlowym w Gdyni, Urząd Morski, w pozostałych portach właściwe Kapitanaty Portów. Taryfy opłat portowych ustala Minister Przemysłu i Handlu, ogłaszając je w „Monitorze Polskim".

Gdynia

Ustawa z 4 kwietnia 1936 r. o przejęciu przez Skarb Państwa niektórych zobowiązań finansowych m. Gdyni (Dz. U. R. P. Nr. 28, poz. 216) upoważnia Ministra Skarbu do przejęcia zobowiązań finansowych m. Gdyni — z tytułu pożyczek, zaciągniętych w Banku Gospodarstwa Krajowego, w Banku Zachodnim Sp. Akc. w Warszawie, w Banku pod firmą: „Schweizerische Bankgesellschaft A. G." w Zurychu — według ich stanu na dzień 31 marca 1936 r.

Szybkość rozwoju portu i miasta Gdyni powodowała konieczność dokonywania wielkich wydatków inwestycyjnych dla sprostania potrzebom, związanym z szybkim wzrostem ludności. Rozbudowa urządzeń miejskich następowała przedewszystkiem z pożyczek, których znaczną część gwarantował Skarb Państwa. Stan zadłużenia Gdyni na dzień 1 lutego 1936 r. wynosił 42.168.000 zł. Obsługa tych długów przekraczała możliwości płatnicze m. Gdyni. Równocześnie trzeba się liczyć z koniecznością prowadzenia dalszych prac inwestycyjnych, które w zakresie najbliższych pięciu lat będą wymagały kwoty 24.200.000 zł. Wobec tego, celem zmniejszenia zadłużenia m. Gdyni i przywrócenia jej zdolności kredytowej, powyższa ustawa przewiduje przejęcie przez Skarb Państwa zadłużenia i obsługi długów, zaciągniętych w trzech bankach na kwotę 35.751.000 zł.

Ogólny plan zabudowania m. Gdyni, wprowadzający zmiany w ogólnym planie zabudowania, zatwierdzonym reskryptem Ministra Robót Publicznych z 7 listopada 1931 r., obejmujący cały obszar administracyjny w granicach ustalonych rozporz. Rady Ministrów z 8 czerwca 1935 r. (Dz. U. R. P. Nr. 42), uchwalony został w dniu 27 stycznia 1936 r. przez Radę Miejską m. Gdyni i był wyłożony do publicznego przeglądu od 15 lutego do 14 marca 1936 r. (Pom. Dz. Wojew. Nr. 4, poz. 49).

Rada Portowa w Gdyni

Minister Przemysłu i Handlu zarządzeniem z 3 lutego 1936 r. utworzył przy Urzędzie Morskim w Gdyni Radę Portową (Monitor Polski Nr. 41, poz. 73).

Rada Portowa przy Urzędzie Morskim jest organem opinjodawczym i doradczym w sprawach, dotyczących portu w Gdyni. W szczególności Rada Portowa powołana jest do opinjowania i stawiania wniosków w sprawach: a) projektów rozbudowy portu oraz jego urządzeń, b) taryf opłat portowych i innych opłat w porcie, c) regulaminów portowych i innych przepisów w porcie, d) zasad eksploatacji portu, e) koncesji i dzierżaw długoterminowych na terenie portu, f) zleconych przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu, g) przedstawionych przez Urząd Morski.

W skład Rady Portowej wchodzą: 1) Dyrektor Urzędu Morskiego lub delegowany przez niego zastępca jako przewodniczący, 2) Kapitan Portu Gdyńskiego lub delegowany przez niego zastępca, 3) Komisarz Rządu m. Gdyni lub delegowany przez niego zastępca, 4) Przedstawiciel Wojewody Pomorskiego, 5) dwaj przedstawiciele Ministerstwa Skarbu, 6) dwaj przedstawiciele Zarządu Polskich Kolei Państwowych, 7) Przedstawiciel Związku Izb Przemysłowo-Handlowych, delegowany na przeciąg 1 roku, 8) dwaj przedstawiciele terytorjalnie właściwej Izby Przemysłowo-Handlowej, delegowani na przeciąg 1 roku, 9) trzej przedstawiciele Rady Interesantów Portu w Gdyni, delegowani na przeciąg 1 roku, 10) trzej przedsta-

wiciele kupców eksportujących i importujących przez port gdyński, powoływanych na przeciąg 1 roku przez Ministra Przemysłu i Handlu.

Posiedzenia Rady zwołuje przewodniczący w miarę potrzeby, lecz nie rzadziej, jak raz na miesiąc. W protokółach zamieszcza się opinje zarówno większości, jak i mniejszości członków Rady.

Protokóły Rady Dyrektor Urzędu Morskiego komunikuje Ministerstwu Przemysłu i Handlu w ciągu 7 dni od dnia odnośnego posiedzenia Rady. Jeżeli opinja dotyczy spraw, wchodzących w zakres kompetencji Urzędu Morskiego, a decyzja Dyrektora Urzędu Morskiego została wydana wbrew opinji Rady Portowej, wówczas Dyrektor Urzędu Morskiego komunikuje o tem Ministerstwu Przemysłu i Handlu.

Dla załatwiania spraw specjalnych z zakresu swojej kompetencji, Rada Portowa może wyłaniać spośród siebie komisje stałe lub czasowe oraz przeprowadzać ankiety. Skład oraz przewodniczącego tych komisyj wyznacza Rada na wniosek przewodniczącego Rady. W posiedzeniu Rady i komisyj mogą brać udział z głosem doradczym i w charakterze ekspertów osoby zaproszone przez przewodniczącego.

Państwowa Szkoła Morska w Gdyni

Minister Przemysłu i Handlu wniósł 7. III. 1936 r. do Sejmu projekt ustawy o Państwowej Szkole Morskiej w Gdyni (Druk Sejmu Nr. 93).

Istniejąca od 1920 r. a od czerwca 1930 r. ulokowana we własnym gmachu w Gdyni, Państwowa Szkoła Morska nie posiada dotychczas należycie uporządkowanych podstaw prawnych bytu. Szkoła ta opiera się na statucie, nadanym jej w 1929 r. przez Ministra Przemysłu i Handlu; brak jej jednak podstawy ustawowej, normującej zasadnicze kwestje ustroju i typu szkoły oraz dających legalną i ściśle ustaloną kompetencję do normowania dalszych zagadnień organizacji, jako też działalności szkoły w trybie zarządzeń wykonawczych, przepisów statutowo-regulaminowych i t. d. Ten brak formalny ma być usunięty przez uchwalenie powyższego projektu ustawy. Projekt ten został ujęty ramowo. Rozstrzyga on pozytywnie tylko zagadnienia najbardziej zasadnicze.

Według projektu istniejąca w Gdyni Państwowa Szkoła Morska jest zakładem naukowo-wychowawczym, przeznaczonym do przygotowywania wykwalifikowanych zawodowo pracowników żeglugi morskiej oraz zawodów pokrewnych. Cele te osiąga szkoła przez teoretyczne i praktyczne kształcenie zawodowe, z uwzględnieniem potrzebnego zakresu wykształcenia ogólnego oraz wychowanie społeczno-obywatelskie. Jest ona zorganizowana jako szkoła zawodowa stopnia licealnego. Uprawnienia absolwentów Szkoły określają przepisy specjalne, w szczególności przepisy o kwalifikacjach oficerów polskiej marynarki handlowej. Nadzór zwierzchni nad działalnością Szkoły, w zakresie wykształcenia zawodowego, wykonywa Minister Przemysłu i Handlu, w zakresie zaś wykształcenia ogólnego oraz wychowania społeczno-obywatelskiego — Minister Wyznań Rel. i Oświecenia Publ. w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu.

Statut, ogłoszony w Monitorze Polskim, unormuje sprawy ustroju i organizacji Szkoły, w szczególności: okres trwania nauki w zakresie zarówno teoretycznym jak i praktycznym, egzaminy i dyplomy, dyscyplinę szkolną i umundurowanie uczniów, wysokość i sposób pobierania opłat szkolnych oraz gospodarkę finansową.

Przy szkole mogą być tworzone zakłady lub instytuty pomocnicze, przeznaczone do prac specjalnych, związanych z zawodowem kształceniem pra-

cowników żeglugi morskiej lub z pracami badawczemi w dziedzinie spraw morskich.

W celu niesienia pomocy w kształceniu uczniów Państwowej Szkoły Morskiej może być przy szkole utworzony fundusz stypendjalny, posiadający osobowość prawną.

Uczniowie i kandydaci, zarówno w szkole jak i na statku szkolnym, wychowani są w duchu dyscypliny wojskowej.

Personel nauczycielski i administracyjny Państwowej Szkoły Morskiej oraz oficerowie i załoga statku szkolnego noszą umundurowanie, określone przepisami ogólnemi o umundurowaniu funkcjonarjuszów polskiej marynarki handlowej.

Sprawę kompetencji projekt rozwiązuje przez przyznanie kompetencji głównej Ministrowi Przemysłu i Handlu. Państwowa Szkoła Morska jest zakładem naukowo-wychowawczym, bardzo ściśle związanym z potrzebami, stanem organizacyjnym i rozwojem żeglugi morskiej pod banderą narodową; stąd już tedy wynika ta kompetencja Ministra Przemysłu i Handlu, jako opiekuna i administratora spraw morza oraz żeglugi handlowej w Polsce.

W szczególności działa tutaj wzgląd na racjonalne kontyngentowanie frekwencji w Państwowej Szkole Morskiej czyli na dostosowywanie ilości absolwentów, kształconych specjalnie, do realnych potrzeb żeglugi morskiej. Ta strona nadzoru wymaga ścisłego uzgadniania pracy szkoły z tendencjami rozwojowemi bandery.

Poza tem — stosownie do przepisów obowiązującego prawa o bezpieczeństwie statków morskich ukończenie Państwowej Szkoły Morskiej jest podstawowym warunkiem uzyskania dyplomu oficerskiego a pośrednio — warunkiem dopuszczenia do zajmowania stanowisk oficerskich na statkach morskich. W ten sposób kształcenie zawodowe w szkole staje się jednym z istotnych elementów bezpieczeństwa żeglugi morskiej, a więc zagadnienia niezwykle ważnego, na którego straży stoją także przepisy konwencyj międzynarodowych i które w zasadniczy sposób oddziaływują na warunki eksploatacyjne oraz na rentowność pracy bandery narodowej (zaufanie handlowe, koszt asekuracji, prawo przewożenia pasażerów i t. p.).

Sprawy bezpieczeństwa żeglugi, statków morskich i życia ludzkiego na morzu należą do właściwości Ministra Przemysłu i Handlu, wskutek czego także nadzór i kierownictwo zwierzchnie nad zawodowem kształceniem oficerów marynarki handlowej winno należeć do tegoż Ministra. Analogicznie przedstawia się ta kwestja w innych krajach np. w Anglji, Stanach Zjednoczonych A. P., Francji, Niemczech, Italji, Japonji, gdzie szkoły morskie podlegają nadzorowi ministerstw marynarki lub handlu.

Spis ludności Gdyni

Rada Ministrów rozporządzeniem z 8 kwietnia 1936 r. zarządziła przeprowadzenie spisu ludności miasta Gdyni (Dz. U. R. P. Nr. 28, poz. 227).

Spis ludności odbył się w okresie od dnia 7 maja do dnia 23 maja 1936 r. na terenie spisowym obejmującym miasto Gdynię, okręty Rzeczypospolitej Polskiej, statki polskiej marynarki handlowej, statki szkolne oraz statki taboru portowego Gdyni. Spis ma na celu ustalenie stanu istniejącego o północy z dnia 18 na dzień 19 maja 1936 r.

Spis dotyczy: a) wszytkich osób zamieszkałych na terenie spisowym bez względu na to, czy były one w okresie spisu obecne, czy też czasowo nieobecne na tym terenie; b) tych z pośród osób niezamieszkałych na terenie spisowym, które na nim przebywały w okresie spisu.

W związku ze spisem ludności przeprowadzono spis zawodów, spis mie-

szkań, jak również spis budynków, w których znajdują się spisywane mieszkania.

Koszty spisu i jego opracowania poniósł Komisarjat Rządu w Gdyni z funduszów komunalnych.

Urząd Morski w Gdyni obowiązany był wydać wszelkie zależne od niego zarządzenia, umożliwiające przeprowadzenie spisu w budynkach, będących w jego zarządzie, na statkach polskiej marynarki handlowej, statkach szkolnych i statkach taboru portowego. Powinien on też był wykonać własnemi siłami te prace, związane z przeprowadzeniem spisu, które nie mogły być wykonane przez osoby z poza Urzędu Morskiego.

Biuro Portowe P. K. P. w Gdyni

Minister Komunikacji zarządzeniem z 10 kwietnia 1936 r. (Dz. Urz. Nr. 24, poz. 113) ustalił organizację i zakres działania Biura Portowego Polskich Kolei Państwowych w Gdyni. Biuro Portowe P. K. P. jest biurem Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Toruniu z siedzibą w Gdyni; podlega ono bezpośrednio Dyrektorowi Kolei Państwowych.

Zadaniem Biura Portowego P. K. P. w Gdyni jest: 1) regulowanie na terenie stacji Gdynia-Port spraw ruchu towarowego i gospodarki wagonowej, 2) regulowanie wywozu węgla przez porty pod względem techniczno-ruchowym, 3) współpraca z władzami portowemi i miejskiemi w sprawach, dotyczących rozwoju sieci kolejowej na terenie Portu Gdyńskiego, 4) współdziałanie w załatwianiu spraw, związanych z morskiemi stawkami przewozowemi, z handlem morskim oraz z akwizycją towarów na rzecz portów i 5) opracowywanie spraw, związanych z taryfami portowemi, kontrola stosowania warunków tych taryf oraz kontrola przewozów w obrębie Portu Gdyńskiego.

Naczelnik Biura porozumiewa się w zakresie swych kompetencyj bezpośrednio: a) z dyrekcjami okręgowemi kolei państwowych i biurami P. K. P., podległemi bezpośrednio Ministrowi Komunikacji, b) z władzami portowemi oraz z innemi urzędami państwowemi i samorządowemi I i II instancji.

Kompetencje Biura nie naruszają w niczem zakresu działania Biura Gdańskiego P. K. P.

Nowa taryfa ekspedycyjna w Gdyni

Nowe taryfy ekspedycyjne i robót fizycznych w porcie gdyńskim weszły w życie z dniem 1 kwietnia b. r. równocześnie z taryfą opłat za składowanie towarów. Nowe taryfy ekspedycyjne obejmują: a) zasadnicze stawki przeładunkowe, b) stawki za towary specjalne (śledzie w beczkach, samochody, wyroby koszykowe, bekony, bawełna, żywe konie, bydło, owoce południowe), c) dodatki specjalne do stawek przeładunkowych, d) opłaty za ważenie, e) opłaty za załatwianie formalności celnych, f) opłaty za czynności specjalne, wreszcie postanowienia końcowe, omawiające stronę techniczną obliczania opłat i kosztów. Należy zaznaczyć, że koszty wszelkich ubezpieczeń nie są ujęte w stawkach ekspedycyjnych. Obecne taryfy ekspedycyjne wykazują w stosunku do poprzednich pewne zmiany.

Gdańsk

Senat Wolnego Miasta Gdańska w wykonaniu międzynarodowej konwencji londyńskiej z 24 czerwca 1932 r. o ochronie życia ludzkiego na morzu wydał rozporządzenie z 25 stycznia 1936 r. o urządzeniu latarń kierunkowych i o przysłanianiu świateł bocznych (Gesetzblatt für die Freie Stadt Danzig Nr. 11, poz. 25).

Rada Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku obwieszczeniem z 25 lutego 1936 r. (Orędownik Rady Nr. 4) zawiadomiła, iż z powodu uszkodzenia został wycofany z ruchu nautofon (jest to rodzaj syreny) dla sygnalizacji podwodnej, zainstalowany u wejścia do portu gdańskiego. Po-

nowne uruchomienie zostanie podane do wiadomości. Nautofon powietrzny, znajdujący się na latarni wschodniego mola, jest nadal czynny.

Zaś obwieszczeniem z 3 marca 1936 r. (Orędownik Rady Nr. 5) Rada Portu zawiadomiła, iż w miesiącu marcu zostaną wyłożone następujące letnie znaki morskie w rejonie Urzędu Budownictwa Portowego w Gdańsku — Nowym Porcie: a) jedna biała pława z czerwonym znakiem szczytowym „Nord", napis „Weichselriff N", na północnej stronie rafy wiślanej przed Westerplatte na głębokości 11,0 m, b) pława wstępna Neufähr: jedna czerwona pława, okratowana z tyką, zaopatrzoną u szczytu w czerwoną kulę, napis „Neufähr", na północnym cyplu rafy przed ujściem Wisły koło Neufähr w pelengu światła rybackiego i masztu sygnałowego Quellberg, na głębokości 11 do 12 m.

Oznaczenie pławami kanału wjazdowego w ujściu Wisły koło Neufähr nastąpi później i będzie specjalnie podane do wiadomości.

Przedsiębiorstwa handlu morskiego

Powołana przez Radę Ministrów Komisja do Badania Przedsiębiorstw Państwowych między innemi zbada także następujące przedsiębiorstwa mieszane z portfelem gestyjnym: 1) Żegluga Polska, Sp. Akc.; 2) „Polbryt", Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe, Sp. Akc.; 3) Chłodnia i Składy Portowe w Gdyni, Sp. z o. o. w Gdyni; 4) Państwowe Zakłady Naftowe w Gdańsku; 5) Polska Agencja Morska, Sp. z o. o.; 6) „Paged" Polska Agencja Drzewna, Sp. z o. o.

Zadania Komisji są następujące: a) zbadanie przedsiębiorstw państwowych z punktu widzenia ich gospodarki i wpływu ich na budżet Państwa; b) zbadanie tych przedsiębiorstw z punktu widzenia ich wpływu na przedsiębiorczość prywatną; c) opracowanie wniosków do projektów ustaw (dekretów), rozporządzeń i zarządzeń, mających na celu: 1) ograniczenie działalności przedsiębiorczej Państwa; 2) zrównanie warunków pracy przedsiębiorstw państwowych i prywatnych (pod względem rachunkowości, podatkowym, ubezpieczeń społecznych i t. d.; 3) usprawnienie gospodarki przedsiębiorstw państwowych.

Nowa taryfa towarowa P. K. P.

Minister Komunikacji rozporządzeniem z 14 lutego 1936 r. wprowadził z dniem 15 marca 1936 r. taryfę towarową Polskich Kolei Państwowych (Dz. Taryf i Zarz. Nr. 5, poz. 63). W skład szęści II powyższej taryfy wchodzą: zeszyt 3, zawierający taryfy specjalne, obowiązujące w obrocie przez porty w Gdyni i Gdańsku; zeszyt 5, zawierający taryfy specjalne przeładunkowe w komunikacji z portami śródlądowych dróg wodnych i zeszyt 6 z taryfami wyjątkowemi, wśród których znajdują się także taryfy wyjątkowe, obowiązujące w obrocie przez porty.

Instrukcja morsko-celna

Minister Skarbu wydał instrukcję morsko-celną z 5 lutego 1936 r. (Monitor Polski Nr. 81, poz. 158). Przy przywozie i wywozie oraz przy odprawie towarów, przewożonych drogą morską, stosuje się ogólnie obowiązujące przepisy, jeżeli instrukcja powyższa nie stanowi inaczej.

Teren działania morskich urzędów celnych na obszarze portów określa Dyrekcja Ceł (Urząd Celny w Gdyni) w porozumieniu z władzami portowemi, względnie z Dowództwem Floty, gdy chodzi o obszar należący do Marynarki Wojennej. Do terenu działania morskiego urzędu celnego należy również reda i morski pas celny.

Instrukcja składa się z 64 paragrafów i dzieli się na następujące działy: 1) Przepisy ogólne, 2) Przywóz, 3) Zaopatrywanie statków, 4) Wywóz, 5) Ułatwienia celne w ruchu morskim, 6) Przedmioty

awaryjne, 7) Odprawa przywozowa statków, 8) Kontrola statków żeglugi przybrzeżnej, 9) Rzeczoznawcy i 10) Przepisy końcowe.

Przyjęcie statku przez urząd celny odbywa się od wschodu do zachodu słońca; na wniosek kapitana statku lub pośrednika okrętowego może być statek przyjęty przez urząd celny również w innej porze. Niezwłocznie po przyjęciu dokumentów wstępnych podlegają odprawie celnej podróżni i ich bagaże. Na podstawie przyjętych od kapitana statku dokumentów przeprowadza się wstępną rewizję statku. Z chwilą przyjęcia statku i ukończenia rewizji wstępnej urząd celny zezwala na wyładowanie towarów do pomieszczeń lub na place, oznaczone przez kapitana statku lub pośrednika okrętowego. Po ukończeniu wyładowania urząd celny przeprowadza powtórną rewizję statku celem stwierdzenia, czy na statku nie ukryto jakichkolwiek towarów, niezgłoszonych w dokumentach wstępnych. Odprawa towarów w morskich urzędach celnych odbywa się na ogólnych zasadach z uwzględnieniem przepisów zawartych w powyższej instrukcji.

Towary, przeznaczone do wywozu statkiem zagranicę, powinny być zgłoszone w morskim urzędzie celnym przed ich załadowaniem na statek i to w takim czasie, aby odprawa celna mogła być dokonana bez spowodowania opóźnienia zamierzonego odejścia statku. Przed rozpoczęciem ładowania urząd celny przeprowadza rewizję pomieszczeń ładunkowych na statku. Ładowanie towarów na statek odbywa się pod dozorem celnym. Równoczesne ładowanie na statek i wyładowanie ze statku towarów jest dopuszczalne w wyjątkowych przypadkach za zezwoleniem urzędu celnego. Przed wyjściem statku z portu, kapitan statku względnie pośrednik okrętowy składa urzędowi celnemu pisemne zgłoszenie wyjścia statku. Na podstawie tego zgłoszenia urząd celny przeprowadza odprawę wyjściową statku. Po dokonaniu rewizji wyjściowej, urzędnik celny podpisuje zezwolenie na wyjście statku.

Krajowe statki pasażerskie, kursujące drogą morską pod banderą polską lub gdańską banderą pomiędzy portami polskiego obszaru celnego, pozostają podczas pobytu w porcie pod kontrolą celną. O czasie nadejścia tych statków przedsiębiorstwo żeglugowe obowiązane jest powiadomić zawczasu urząd celny.

Paszporty na wycieczki morskie

Projekt ustawy o paszportach, wniesiony do Sejmu przez Ministra Spraw Wewnętrznych (Druk Sejmu Nr. 85), przewiduje w art. 14, iż Minister Spraw wewnętrznych może przyznawać ulgi w opłatach paszportowych oraz całkowicie zwalniać od tych opłat w przypadkach wycieczek morskich, organizowanych przez przedsiębiorstwa okrętowe (żeglugowe), jeżeli postój statków w każdym z portów cudzoziemskich ma trwać nie dłużej, niż trzy doby.

Cło

Minister Skarbu rozporządzeniem z 6 kwietnia 1936 r. o zniżkach celnych i zwolnieniach od cła (Dz. U. R. P. Nr. 26, poz. 213) zarządził zwolnienie od cła: 1) przedmiotów inwentarza statków morskich, koniecznych do spełniania przeznaczenia statków, — o ile nie mogą one być zwolnione od cła na podstawie taryfy celnej przywozowej, 2) materjałów do budowy i naprawy statków morskich oraz przedmiotów ich wyposażenia, — o ile nie mogą one być zwalniane od cła na podstawie art. 22 ust. 21 prawa celnego i 3) materjałów do budowy i naprawy łodzi motorowych morskich oraz przedmiotów ich wyposażenia, — o ile łodzie te mają być przeznaczone do celów rybackich, lub technicznej obsługi portów morskich.

Ministerstwo Skarbu wydało okólnik z 18 marca 1936 r. w sprawie instrukcji

o sprzęcie statków morskich, podlegającym cłu łącznie ze statkiem (Dz. Urz. Nr. 9, poz. 288).

Instrukcja ustala, jakie przedmioty inwentarza ruchomego i nieruchomego statku należy uznać za osprzęt, niezbędny do prawidłowego i bezpiecznego pływania.

Ministerstwo Skarbu okólnikiem z 8 kwietnia 1936 r. (Dz. Urz. Nr. 10, poz. 317) w celu ujednostajnienia postępowania morskich urzędów celnych wyjaśniło, że kutry rybackie o pojemności 100 tonn rejestrowych brutto i mniej należy zaliczać do statków żeglugi przybrzeżnej w rozumieniu § 162 przepisów wykonawczych do prawa celnego; jako takie nie korzystają one z prawa zaopatrywania się w zagraniczne, nieoclone artykuły prowizji i artykuły techniczne.

Prawo rybackie

Zasadnicze przepisy prawne, normujące rybołówstwo morskie, zostały ogłoszone w wydawnictwie Ministerstwa Rolnictwa i Reform Rolnych p. t. Prawo Rybackie, zestawionem przez Edmunda Zająca. Są to następujące przepisy: 1) rozporządzenie Rady Ministrów z 21 grudnia 1927 r. o przekazaniu spraw rybołówstwa morskiego Ministrowi Przemysłu i Handlu (Dz. U. R. P. Nr. 5 z 1928 r., poz 33), 2) wyciąg z ustawy rybackiej z 11 maja 1916 r. (Zbiór Ustaw Pruskich str. 55), 3) rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z 12 grudnia 1930 r. o wykonywaniu rybołówstwa morskiego (Dz. U. R. P. Nr. 92, poz. 720), 4) rozporządzenie o utworzeniu Morskiego Urzędu Rybackiego z 18 czerwca 1921 r. (Dz. Urz. Min. b. dz. pr. 1923 Nr. 23, str. 234 i Dz. U. R. P. Nr. 21 z 1928, poz. 184) oraz 5) rozporządzenia Prezydenta Rz. z 21 października 1932 r. o granicy morskiej Państwa (Dz. U. R. P. Nr. 92, poz. 789).

Dzienniki okrętowe na morskich statkach rybackich

Dyrektor Urzędu Morskiego w porozumieniu z Morskim Urzędem Rybackim wydał rozporządzenie z 10 kwietnia 1936 r. w sprawie prowadzenia dziennika okrętowego na polskich morskich statkach rybackich (Pom. Dz. Wojew. Nr. 11, poz. 148).

Prowadzenie dziennika okrętowego może być powierzone jednemu z członków załogi, upoważnionemu do tego przez armatora lub kierownika statku (kapitana). Aż do odwołania zapisy w dzienniku okrętowym mogą być dokonywane w języku obcym pod warunkiem, że obok podpisu kierownika statku (kapitana) lub członka załogi, prowadzącego dziennik w języku obcym, będzie składany podpis członka załogi — Polaka, znającego dokładnie treść tych zapisów.

Szczegółowe przepisy, zawarte w tem rozporządzeniu, mają zastosowanie do prowadzenia dziennika okrętowego na morskich statkach rybackich o pojemności powyżej 150 metrów sześciennych brutto. Dziennik okrętowy powinien być prowadzony podczas całej kampanji danego statku.

Podczas żeglugi w dzienniku okrętowym muszą być dokonywane zapisy, dotyczące nawigacji i dokonanego połowu. W specjalnej rubryce muszą być zapisane wszelkie wydarzenia i wypadki, jakie miały miejsce na statku lub były zaobserwowane ze statku, a które mogłyby mieć dla danego statku jakiekolwiek znaczenie. Podczas postoju statku w portach w czasie kampanji prowadzenie dziennika jest tak samo obowiązujące, jak i podczas żeglugi.

Inwestycje wodne

Realizacja wodnego programu inwestycyjnego, w myśl uchwały komitetu Ekonomicznego Ministrów z 5 lutego 1936 r., wyniesie 12.000.000 zł, a łącznie

z wykonanemi już robotami przy budowie zapory na Sole w Porębce w okresie 1934-35 i 1935-36 oraz przy budowie zapory i wodnego zakładu elektrycznego na Dunajcu w Rożnowie w okresie 1935-36 — około 20.000.000 zł.

W związku z powyższem konieczne było upoważnienie ustawowe Ministra Skarbu do dokonania odpowiednich operacyj kredytowych, któreby umożliwiły Ministrowi Komunikacji realizację powyższego programu inwestycyjnego.

Ustawa z 2 kwietnia 1936 r. o finansowaniu państwowych inwestycyj wodnych (Dz. U. R. P. Nr. 26, poz. 208) upoważnia Ministra Skarbu do przeprowadzenia operacyj kredytowych do wysokości 20 miljonów złotych dla pokrycia następujących inwestycyj wodnych: a) części wydatków, związanych z budową retencyjnych zbiorników wodnych na Sole i Dunajcu; b) wydatków na zabudowanie i regulację rzek i potoków górskich; c) wydatków na wykonanie budowli regulacyjnych i portowych na naturalnych i sztucznych drogach wodnych.

Wydatki, dokonane na tej podstawie, będą po upływie każdego roku budżetowego wykazane w osobnem zamknięciu rachunkowem, stanowiącem załącznik do ogólnego zamknięcia rachunków za dany okres budżetowy.

Żegluga śródlądowa

Minister Komunikacji wydał zarządzenie z 6 kwietnia 1936 r. w sprawie przepisów o doniesieniach i przeprowadzeniu dochodzeń w sprawach wypadków na drogach wodnych śródlądowych (Dz. Urz. Nr. 23, poz. 112).

Wojewoda pomorski wydał zarządzenie z 25 marca 1936 r. o podziale województwa pomorskiego na okręgi rejestracji taboru żeglugi śródlądowej oraz o sposobie przeprowadzenia rejestracji (Pom. Dz. Wojew. Nr. 8, poz. 91).

M. Z.

Z DYSKUSJI BUDŻETOWEJ W SEJMIE I SENACIE

Żegluga morska. Gdynia. Handel zamorski. Marynarka wojenna. Rybołówstwo morskie. Drogi wodne śródlądowe.

Minister Przemysłu i Handlu R. Górecki w Komisji Budżetowej Sejmu zaznaczył, że liczby stosunku obrotów morskich do całości obrotów naszego handlu zagranicznego wyraźnie świadczą, iż staliśmy się krajem morskim. Przytoczył on szereg najnowszych liczb statystycznych za rok 1935. Dobowa zdolność przeładunkowa Gdyni wynosi około 40 tys. tonn. W r. 1935 rzeczywiste przeładunki wynosiły do 32 tys. tonn dziennie. Już obecnie port ten posiada 8,5 km. eksploatowanych nabrzeży, oraz 181.920 m kw. powierzchni magazynów, ma nowocześnie zorganizowaną wolną strefę, chłodnię o pojemności 1 200 wagonów i t. d. Udział bandery polskiej w przewozie naszego eksportu i importu wynosił w 1934 r. tylko 7,2%, a w r. 1935 9%. Saldo dewizowe pracy naszych przedsiębiorstw żeglugowych w dziedzinie przewozu pasażerów i towarów w r. 1935 można szacować netto na 16—18 milj. zł. Nasza flota handlowa już po uruchomieniu w jesieni r. ub. motorowca transatlantyckiego „Piłsudski" obejmuje około 75 000 tonn rejestrowych brutto. Obroty linij regularnych jakoteż w żegludze nieregularnej wzrastały w sposób następujący: w r. 1932 — 861 338 tonn, w 1934 — 962 000 tonn, a w r. 1935 1 188 278 tonn.

Zdaniem Ministra Góreckiego naczelne nasze zadanie w dziedzinie spraw morskich stanowią dalsze inwestycje żeglugowe. Budowa Gdyni, jeżeli chodzi o rozbudowę basenów i linij przeładunkowych, dobiega już końca. Budowle wodne tego portu wystarczą narazie, aby w okresie kilku lat najbliższych Gdynia wspólnie z Gdańskiem mogła sprostać potrzebom ruchu statków. Natomiast uposażenie budowli wodnych w urządzenia przeładunkowe i inne pozostało znacznie wtyle. Pomimo te braki Gdynia już dziś jest potężnym instrumentem pracy handlowej i pierwszym portem na Bałtyku. W zakresie żeglugowym musimy się liczyć z koniecznością stopniowej budowy względnie zakupu około 30 000 tonn rej brutto, co jeszcze nie obejmuje zagadnienia tonnażu trampowego. Ten plan inwestycyjny powinien być zrealizowany w ciągu najbliższych lat 2 lub 3, a obejmuje on tylko zadania najbliższe.

Minister Przemysłu i Handlu podkreślił, iż dotychczas prawie cały ciężar tych zadań spoczywał na Skarbie Państwa. Są już jednak zasadnicze warunki, aby kapitał prywatny okazał większe zainteresowanie się tą dziedziną pracy, przyczem Państwo gotowe jest udzielić takiej inicjatywie jaknajszerszego poparcia. Handel zamorski wysuwa przed inicjatywą prywatną jeszcze inne zadania. Chodzi nietylko o udział w samej żegludze, lecz także o umiejętność skorzystania przez handel i przemysł z istniejącego aparatu żeglugi i portów, jakoteż aparatu handlowego tych portów. Polskie sfery gospodarcze powinne same, bezpośrednio, umiejętnie wyzyskać te instrumenty handlu, jakiemi są: maklerstwo polskie, ekspedycja portowa polska, kwestja transportu w rękach eksportera i importera polskiego, asekuracja frachtowa polska, linje bezpośrednie do portów polskich i z tych portów i t. d. Na tem polu, zdaniem mówcy, zaznacza się jeszcze zbytnio kwietyzm naszych sfer gospodarczych.

Zadaniem Rządu będzie stworzenie warunków, ułatwiających powstawanie i działalność samodzielnych placówek polskiego handlu morskiego. Dla za-

pewnienia rozwoju przemysłu portowego, opartego na imporcie surowców zagranicznych, zamierzone jest rozpoczęcie budowy odcinka kanału przemysłowego w głębi portu. Rozważane są możliwości dalszego rozszerzenia ulg, przewidzianych w rozp. Prezydenta z 1 czerwca 1927 r.o popieraniu rozbudowy portu i miasta Gdyni. Wykonanie tego wielkiego zadania będzie możliwe, zdaniem Ministra, tylko przy aktywnej inicjatywie i współpracy polskich sfer gospodarczych.

Minister Górecki omówił także rolę Gdańska w naszym handlu morskim. Powiedział on: „Gdańsk ma dla naszego życia gospodarczego doniosłe znaczenie i sam może znaleść w tej płaszczyźnie wielką podstawę egzystencji dla siebie. Polska musi się domagać zapewnienia w porcie gdańskim i Wolnem Mieście odpowiednich w pełni zobjektywizowanych warunków dla rozwoju polskiego handlu zagranicznego. W tem rozumieniu Rząd będzie kontynuował politykę ścisłej współpracy polsko-gdańskiej, dążąc do normalizacji warunków i zapewnienia równego z obywatelami Gdańska traktowania wszystkich klientów portu“.

Ze sprawozdania referenta Min. Przemysłu i Handlu, posła Sowińskiego (Druk Sejmu Nr. 55 cz. 10) dowiadujemy się, iż w dochodach Urzędu Morskiego w Gdyni preliminuje się kwotę zł 7 845 000, a więc o zł 629 200, czyli o około 9% większą niż w roku bieżącym. Wzrost dochodów jest więc stosunkowo nieznaczny. Wpłynęły na to dwie okoliczności. Umowa polsko-gdańska, kontyngentująca wysokość przewozu przez Gdańsk, może wpłynąć na ograniczenie obrotów portu gdyńskiego do obecnej normy.

Również ograniczenie eksportu węgla, na podstawie umowy polsko-angielskiej, wpłynie na zmniejszenie się dochodów z tytułu opłat za świadczenia oraz czystych opłat portowych. Naturalne zwiększenie się ilości regularnych linij okrętowych i w związku z tem zwiększenie się obrotów drobnicy w porcie gdyńskim skompensuje około 9% nadwyżką dwie powyższe, niezbyt przyjazne dla tempa wzrostu obrotów Gdyni, okoliczności.

W wydatkach zwyczajnych preliminuje się kwotę zł 4 357 100, nadzwyczajnych zł 15 928 300, łącznie więc zł 20 285 400, czyli prawie tyleż samo, co w roku zeszłym. W kwocie tej jednak pozycja wydatków zwyczajnych uległa, w porównaniu do preliminarza budżetowego na rok poprzedni, podwyżce o 11%. Wzrost wydatków, jak również zwiększenie etatów zostało wywołane przejmowaniem do eksploatacji nowych nabrzeży, nowych magazynów i składów, uruchomienie nowych dźwigów przeładunkowych, przejęciem w zarząd lasów nadleśnictwa Hel i t. p.

Urząd Morski pod względem wykonywanych czynności łączy w sobie cechy trzech odmiennych ciał organizacyjnych, a mianowicie:

1. jest on organem administracyjnym drugiej instancji we władzach marynarki handlowej,
2. jest wielką dyrekcją robót i w tym charakterze prowadzi budowę portów i urządzeń portowych w Gdyni, Jastarni, Helu, Wielkiej Wsi oraz wszelkie inne prace o charakterze inwestycyjnym,
3. jest równocześnie wielkiem przedsiębiorstwem państwowem, prowadzącem techniczną i handlową eksploatację portów morskich a w szczególności Gdyni.

Referent stwierdza, iż trudno ze względu na strukturę budżetu rozdzielić ściśle preliminarz Urzędu na te trzy działy. Szacunek zgrubsza daje następujące cyfry:

1.	wydatki administracyjne	zł	647 970
2.	wydatki inwestycyjne	„	14 604 800
3.	„ eksploatacyjne	„	3 499 630

W dochodach:

dochody administracyjne.	zł	42 300
„ eksploatacyjne .	„	7 803 500

Z zestawienia tego widzimy, iż dział eksploatacyjny jest wybitnie dochodowy, gdyż dochody jego dwukrotnie przekraczają wydatki. Dlatego też, zdaniem referenta, należy dążyć do tego, by możliwie najszybciej dział ten wydzielić w odrębne przedsiębiorstwo, nieskrępowane sztywnemi przepisami budżetowemi i personalnemi, elastyczne w przystosowaniu się do powstających potrzeb i sprężyste w kierownictwie.

Referent poinformował Komisję, iż Departament Morski przygotowuje projekt przekształcenia tego działu w skomercjalizowane przedsiębiorstwo państwowe, rządzące się podobnemi zasadami jak Polskie Koleje Państwowe.

Rozbudowa portu w Gdyni została także omówiona przez posła Sowińskiego. Rozbudowa ta trwa w prawie niesłabnącem tempie. Rozwój linij okrętowych, rozwój naszego handlu morskiego stwarza tempo, któremu nie nadążają prace, związane z wyposażeniem portu w konieczne i wciąż rosnące potrzeby. Szybka rozbudowa samego portu została umożliwiona przez umowę kredytową z Konsorcjum Francusko-Polskiem, zaś rozbudowa urządzeń portowych, dokonywana z budżetu, jest stale hamowana restrykcjami budżetowemi i redukcją wydatków. Szczupłość uzbrojenia portu, niezbędne urządzenia przeładunkowe powodują konieczność pracy w porcie przez 24 godziny, co nie jest zjawiskiem pożądanem. Pozatem powoduje to nadmierne przeciążenie urządzeń przeładunkowych i szybsze ich wskutek tego zużywanie się. Na podkreślenie zasługuje fakt, że port gdyński mimo tego przerabia cały wymagany od niego obrót przeładunkowy.

Żeby tempo rozbudowy urządzeń portowych dorównało tempu rozbudowy portu i rozwoju jego obrotów, konieczny jest na najbliższy pięcioletni okres większy wysiłek finansowy. Nie mogąc znaleść odpowiednich możliwości w budżecie, Departament Morski rozpoczął pertraktacje z Konsorcjum Francusko-Polskiem, proponując mu zmniejszenie wysokości płaconych rocznie rat i uzyskanie w ten sposób środków na zwiększenia pozycji urządzeń portowych bez podwyższenia ogólnej sumy budżetu. Pertraktacje te dały już pewne efekty.

Minister Przemysłu Handlu, Roman Górecki oświadczył na posiedzeniu Komisji Budżetowej Senatu w dniu 14 lutego b.r., iż celem polskiej polityki gospodarczej jest ustalenie stosunków trwałych i bezpośrednich nietylko z krajami sąsiadującemi, lecz i najbardziej oddalonemi od nas rynkami. Zależy nam na rozwoju w związku z tem naszej polityki portowej i żeglugowej na tym niewielkim odcinku naszej granicy, który słusznie nazywamy naszą wspólną granicą z całym światem.

Minister Górecki w następujący sposób scharakteryzował budżet swego resortu: „Jeżeli chodzi o odpowiedź na pytanie, na jakim odcinku pracy koncentruje się przedewszystkiem wysiłek budżetowy, to odrazu można odpowiedzieć: koncentruje się na problemie morskim i portowym. Dlatego, że 54% tych niecałych 49 miljonów są to wydatki związane z morzem, które wynoszą przeszło 28 miljonów. Już samo to uświadomienie sobie, że 54% budżetu mego resortu stanowi wydatki opancerzone, gdyż oczywiście na tym odcinku nie spodziewam się żadnych wniosków o redukcję, dlatego, że są to przeważnie zobowiązania już zaciągnięte, daje nam pojęcie o doniosłości tego odcinka w budżecie Ministerstwa Przemysłu i Handlu."

Oprócz tego Minister Górecki powiedział: „Udoskonaleniu muszą ulec nietylko towary wysyłane zagranicę i środki, stosowane do wzmożenia tego

eksportu, lecz również wzmocniony być musi element kupiecki, zajmujący się handlem eksportowym. Napływ do handlu zagranicznego nowych i młodych sił jest koniecznością. Szczególnie dziedzina handlu zamorskiego wymaga u nas zasilenia w element ludzki. Nasz handel morski musi podążać za liczbami przeładunku w portach polskiego obszaru celnego. Liczby te wzrastają z roku na rok, zarówno wartościowo jak i ilościowo: obroty drogą morską reprezentowały w r. 1935, wartości, które stanowiły niemal 2/3 ogólnych naszych obrotów z zagranicą. Ośrodki dyspozycyj handlowych w coraz większym stopniu powinny przesuwać się do portów polskiego obszaru celnego, co znakomicie wzmocni pozycje dochodowe bilansu płatniczego i utrwali wyniki, osiągnięte na rynkach zagranicznych. W tej dziedzinie pracy mamy duże zaległości, które musimy usunąć."

Sen. Heiman-Jarecki przy analizie cyfr budżetowych, jako sprawozdawca, wykazywał, że opłaty portowe i inne w Gdyni są w stosunku do innych portów za wysokie.

Sen. Karszo-Siedlewski poruszył sprawę inwestycyj w Gdyni. Zwrócił on uwagę, że jeżeli zanalizować cyfrę wydatków, związanych ze sprawami morskiemi, to po odjęciu od niej wydatków, związanych z eksploatacją portu, z zakupem statków i opłatami wszelkich rat za już dokonane inwestycje, okaże się, że na nowe prace inwestycyjne pozostaną zaledwie znikome sumy. Sprawa ta tembardziej staje się paląca, jeżeli sobie uprzytomnimy, że obroty towarowe Gdyni z roku na rok wzrastają, a skutkiem braku wystarczających urządzeń technicznych i odpowiedniego zapasu miejsca w porcie gdyńskim zaczynamy tracić stałych naszych klientów, znajdujących lepsze i tańsze dla towarów swoich warunki przeładunkowe w innych portach. Nie można mieć wątpliwości, że Rząd Polski należycie ocenia znaczenie naszego wybrzeża morskiego oraz Gdyni. Tego, że na tym odcinku zostało poczynionych wiele posunięć, mających cechę trwałości i zdrowe perspektywy rozwoju, nie może już dziś nikt negować. Wystarczy zestawić tabele naszych obrotów towarowych przez Gdynię za ostatnie dziesięciolecie, wystarczy porównać dzisiejszą 80 tysięczną ludność Gdyni z małą rybacką wioską z przed 16-tu laty, aby zrozumieć, jak natchniona była inicjatywa stworzenia niezależnego portu polskiego.

Zdaniem sen. Karszo-Siedlewskiego, temu ogromnemu rozwojowi Gdyni, dyktowanemu życiowemi potrzebami Państwa Polskiego, winien jednak dotrzymywać kroku rozwój techniczny portu, aby w przyszłości nie zahamować wzrostu obrotów handlowych. Trzeba bowiem zdać sobie sprawę, że Gdynia stała się z portu przeładunkowego — portem handlowym. Towar, który dawniej był przeładowany z wagonu kolejowego bezpośrednio na statek (i odwrotnie) — dziś idzie przez magazyny, gdzie jest sortowany, przepakowywany i jakościowo odbierany i z tych względów wymaga zwiększonej ilości magazynów. Dość powiedzieć, że w porównaniu z zeszłym rokiem zapotrzebowanie na magazyny wzrosło o 100%. Brak ich powoduje przeładunek w nieodpowiednich miejscach, stwarzając w porcie tłok i zamieszanie, a co najważniejsze — podraża koszty. Cały szereg statków zmuszony jest bowiem czekać zbyt długo na redzie w oczekiwaniu na swoją kolejność; szczególnie dotyczy to statków z materjałami masowemi, które muszą ustępować miejsca statkom, załadowanym drobnicą. Życie gospodarcze przepłaca dużo miljonów z braku dostatecznych urządzeń technicznych, odpowiednich miejsc przeładunkowych, dźwigów, magazynów i torów kolejowych. Przy tendencji obniżania w ca-

łym kraju cen i stawek a jednocześnie przy nieuregulowaniu palących spraw portowych, firmy handlowe, zainteresowane importem i eksportem, odnoszą poważne szkody materjalne. Jeżeli się apeluje do inicjatywy prywatnej na tym terenie, to należałoby tej inicjatywie dać możliwości rozwojowe przez usprawnienie działalności portu.

W związku z temi uwagami sen. Karszo-Siedlewski uważa za konieczne przeprowadzenie w najszybszym czasie szeregu prac inwestycyjnych, między innemi, pogłębienie portu przy nabrzeżach: szwedzkiem, duńskiem i śląskiem, powiększenie ilości torów kolejowych, zainstalowanie nowych dźwigów, budowę szeregu magazynów, przedewszystkiem zbożowych, rozwiązanie sprawy stoczni, zakończenie budowy łamacza fal i t.d. Wobec ogromnego stałego przyrostu mieszkańców Gdyni władze miejskie mają do zwalczania poważne trudności przedewszystkiem natury inwestycyjnej. Tu życie nakazuje wykonanie całego szeregu prac urbanistycznych. Na wszystkie te potrzeby należałoby zmobilizować fundusze, które bezsprzecznie w bardzo prędkim czasie sowicie się opłacą. Jeżeli weźmiemy pod uwagę, że główne źródło dochodów każdego miasta — podatek od nieruchomości i od firm handlowych, jest w Gdyni zniesiony na lat 15-cie to zrozumiemy, że inwestycyj tych nie jest w stanie przeprowadzić samorząd gdyński. Tutaj trzeba wysiłku całego społeczeństwa, całego Państwa, a przedewszystkiem Rządu. Jeżeliby można było, niezależnie od środków pozabudżetowych, wygospodarować z innych resortów pewne oszczędności, to przedewszystkiem należałoby je użyć na budowę Gdyni i portu gdyńskiego.

Sen. Zarzycki podniósł konieczność rozbudowy polskiej floty handlowej oraz podkreślił dodatnie strony działalności Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

Sen. Marjan Malinowski, omawiając sprawy robotnicze w Gdyni, apelował do Ministra, ażeby polecił podwładnym sobie organom zająć się szczegółowiej i troskliwiej tą sprawą.

Sen. Kozłowski słusznie podkreślił, że napewno nie są etatyzmem urządzenia portowe ani akcja morska.

Wreszcie sen. Beczkowicz zwrócił uwagę na to, iż Gdynia ma zbyt ograniczoną rolę, — jest tylko punktem przeładunkowym, kiedy ma warunki do tego, aby być ośrodkiem handlu.

Minister Górecki przemawiając na plenarnem posiedzeniu Sejmu 25 lutego b. r. oświadczył: „Na odcinku naszego wybrzeża wre praca i tętni życie z takim rozmachem, jakgdyby wogóle na świecie żadnego kryzysu nie było." Zaś co do Gdańska powiedział: „Jestem głęboko przekonany, że Gdańsk, jako port tak dużego kompleksu terytorjalnego, ma wszelkie możliwości swego rozwoju, o ile te swoje gospodarcze zadanie postawi na pierwszym planie swych wysiłków".

Poseł Marchlewski na tem samem posiedzeniu, witając zapowiedź dalszych inwestycyj w Gdyni, podkreślił, że zaznacza się w tym porcie dość duży biurokratyzm. Obecna procedura załatwiania podań jest nie do zniesienia. Podanie musi przechodzić 7 instancyj i 3 miasta: Gdynię, Grudziądz, Warszawę. Sfery portowe domagają się wyposażenia miejscowych władz w większe kompetencje. Musimy specjalny nacisk położyć na zagadnienie tranzytu. Trzeba stworzyć pewnego rodzaju bankowość portową. Obowiązkiem Polaka jest posługiwać się wyłącznie banderą polską. Jeżeli chodzi o Gdańsk, to należy pamiętać, że port ten nie miał wcale aspiracji do połączeń dalekomorskich i powinien pozostać portem krótkofalowym: Taki podział ról między Gdynią a Gdańskiem powinien istnieć nadal bez sztucznych zarządzeń, jak to miało np. miejsce przy podziale

kontyngentów, gdzie Gdańsk otrzymał 46% kontyngentu kawy, co sprawiło, że konsumpcja pomorska musi zaopatrywać się w kawę w Gdańsku. Należy uwzględnić fakt, że Gdynia stała się punktem centralnym wysoko wartościowego importu kolonjalnego.

Poseł Dębicki, witając z radością żywiołowy rozwój portu w Gdyni, wyraził jednak żal, że przystosowanie portu tego do wywozu płodów rolniczych jest zbyt wolne. Stwierdził, że w zarządzeniu Ministra Przemysłu i Handlu w sprawie utworzenia rady portowej przy Urzędzie Morskim w Gdyni, nie uwzględniono tam przedstawicieli Ministerstwa Rolnictwa oraz Izb Rolniczych. Prosił on Ministra, aby przez dodatkowe zarządzenie wprowadził przedstawicielstwo rolnictwa także do tego odcinka, tak ważnego dla naszego eksportu.

Minister Spraw Zagranicznych, Józef Beck, oświadczył w Komisji Budżetowej Sejmu, że wymaga od podległych mu urzędów zagranicznych, aby nie ograniczały swej działalności gospodarczej do niezmiernie zresztą ważnej akcji informacyjnej, lecz pomagały również i to możliwie wszechstronnie poszczególnym eksporterom polskim w realizowaniu tranzakcyj handlowych. Dla zracjonalizowania tej pracy i uczynienia jej bardziej wydajną wprowadzono tytułem próby straże wymienne między M. S. Z. a Departamentem Morskim Min. Przemysłu i Handlu, aby tą drogą dochodzić do personelu praktycznie obeznanego z zagadnieniami morskiemi. Pierwsze doświadczenie wskazuje na dodatnie rezultaty tych prób.

Mając na uwadze znaczenie transportu morskiego dla dalszego rozwoju polskiego wywozu, M. S. Z. pracę na tym ważnym odcinku skoncentrowało w specjalnie w tym celu utworzonym referacie morskim. W dalszym rozwoju tej pracy pod koniec roku 1935 odbył się w Amsterdamie zjazd konsularny, poświęcony specjalnie sprawom morskim, na którym opracowane zostały zasady dla dalszej pracy urzędów zagranicznych w zakresie wzmożenia handlu morskiego.

Minister Beck poinformował, że M.S.Z. przystąpiło do reorganizacji i rozszerzenia sieci konsularnej z uwzględnieniem konieczności zwiększenia ilości placówek w krajach zamorskich, mogących interesować nasz eksport. Ponieważ obecnie niemożliwe jest ze względów finansowych kreowanie nowych konsulatów etatowych, a M. S. Z. nie chciałoby rezygnować z realizacji stopniowej programu, narazie więc rozszerza, zwłaszcza w krajach zamorskich, sieć konsulatów honorowych i przydziela do nich, w miarę możności, referentów handlowych, uprzednio specjalnie w tym celu szkolonych. „Gdzie warunki miejscowe wskazywałyby na celowość dalszych wysiłków w tym kierunku“, powiedział Minister Beck, „Ministerstwo ze swojej strony będzie popierało wysyłanie młodych ludzi, pragnących się poświęcić eksportowi polskiemu, którzyby się stali z biegiem czasu jego pionierami“.

Sprawozdawca budżetu Ministerstwa Spraw Zagranicznych — poseł Walewski zaznaczył, że wzrost eksportu polskiego do krajów zamorskich ma zasadnicze znaczenie dla dalszego rozwoju naszego handlu zagranicznego, gdyż prowadzi do coraz wydatniejszego wyrównania importu surowców z krajów zamorskich.

M. S. Z. dąży też wszelkiemi siłami do wzmożenia istniejących już placówek w krajach zamorskich, oraz stara się o kreowanie tamże nowych urzędów konsularnych, zwłaszcza w krajach, szczególniej dla polskiego eksportu ważnych. Równocześnie przeprowadza się planową akcję propagandową, mającą na celu popularyzację polskiej produkcji na zagranicznych rynkach zbytu i stwarzanie w ten sposób podstaw dla konkretnej działalności poszczególnych eksporterów.

Poseł Walewski wspominał także, iż M. S. Z. projektuje ustanowienie w przyszłym roku budżetowym 10 kon-

sulatów honorowych w Europie, między innemi, na Cyprze, w Palermo, Messynie, Genui, Wenecji, na wyspach Azorskich, dalej 8 konsulatów w Azji, między innemi w Smyrnie, w Sajgonie, Bangkoku, Kantonie i Manilli. W Afryce projektuje się ustanowienie 4 placówek, a mianowicie: Tanger, Johannesburg, Durban, Mauritius; w Ameryce Południowej i Środkowej razem pięć; w Stanach Zjednoczonych A. P. i Kanadzie 6. Ogółem trzydzieści trzy.

Sen. Radziwiłł, jako Referent budżetu Ministerstwa Spraw Zagranicznych 29 stycznia b.r., omawiając zagadnienie emigracji, wskazał na konieczność uzyskania możności stałego osadnictwa na terenach zamorskich.

Minister Beck, odpowiadając na tem posiedzeniu Komisji Budżetowej Senatu, na szereg poruszonych spraw, między innemi powiedział:

„Sprawy kolonizacyjne. Mówi się o nich dziś dość dużo, niektórzy aktualnie biją się nawet o to. Sądzę, że jesteśmy na progu jakby dojrzewania nowej koncepcji zagadnienia kolonjalnego. Przedstawiciel największego mocarstwa kolonjalnego, sir Samuel Hoare powiedział, iż przewiduje możliwość i potrzebę międzynarodowego porozumienia co do podziału, zarówno źródeł surowców, jak i spożytkowanie ich na drodze porozumienia pokojowego. W Genewie zaznaczyłem w odpowiedniej formie, że rezerwujemy sobie powrócenie do tej sprawy w przyszłości. Przy rozpatrywaniu tego problemu w drodze porozumienia międzynarodowego nasze państwo będzie miało oczywiście równe prawo i równą możność zaspokojenia swoich interesów".

W senackiej Komisji Budżetowej sprawozdawca budżetu Ministerstwa Spraw Wojskowych sen. Zarzycki wspomniał także o Marynarce Wojennej. Oświadczył on: „Jeśli chodzi o naszą Marynarkę Wojenną, to trzeba stwierdzić, że rozwija się pomyślnie w dalszym ciągu. To, co w tej chwili posiadamy na morzu, stanowi bardzo poważny dorobek ostatnich lat. Ale oczywiście daleko jeszcze do tego, ażebyśmy mogli być zupełnie spokojni o pełne zabezpieczenie naszego wybrzeża i naszej komunikacji morskiej. Na przeszkodzie stoi tu jednak brak funduszów, które są potrzebne na budowę nowych jednostek, których koszt jest bardzo wysoki. W tem miejscu niech mi wolno będzie podkreślić bardzo realny wysiłek Funduszu Obrony Morskiej, który, mimo kryzysu, zdołał jednakże zebrać poważną kwotę ponad 3 700 000 zł na zakup łodzi podwodnej".

Omawiając sprawę budowy stoczni w Gdyni, sen. Zarzycki powiedział:

„Zapoczątkowana już poważnie w Gdyni stocznia ma stanowić właściwie jedynie rozszerzenie już istniejących tam warsztatów Marynarki Wojennej, celem umożliwienia wykonywania większych remontów oraz budowy większych jednostek. Zagadnienie stoczni Marynarki Wojennej w Gdyni wywołuje raz po raz jakieś komentarze. Najpopularniejszy jest argument, że tworzy się znowu jeszcze jedno etatystyczne przedsiębiorstwo. Otóż niestety słusznie robi Marynarka Wojenna, że nie czeka, aż się znajdą kapitały prywatne, które chciałyby się w poważnej ilości zaangażować w tę budowę, oraz które nie żądałyby specjalnych uprawnień i gwarancyj. Jeśliby takie kapitały się znalazły, to nic nie stoi na przeszkodzie, by one weszły do współpracy z kapitałem państwowym. A tymczasem budowa stoczni jest dla naszego gospodarstwa narodowego sprawą ważną i pilną".

Referent budżetu Ministerstwa Spraw Wojskowych w Sejmie, poseł Duch, także poinformował Komisję o budowie stoczni w Gdyni. W roku 1934 przystąpiono do budowy stoczni w Gdyni. Pierwsza faza robót obejmuje bagrowanie, regulację terenu i budowę nabrzeża. Poza tem do tej fazy zalicza się wybudowanie dróg i rozłożenie torów kolejowych

dla połączenia stoczni z wojskową bocznicą kolejową.

Druga faza przy budowie stoczni obejmuje budowę i wyposażenie warsztatów kadłubowych, budowę pochylni oraz urządzenia stoczni, jak dźwigi i t. p. W ostatnich tygodniach poruszono w prasie zagadnienie, iż byłoby rzeczą celową, aby budowę stoczni w Gdyni oparto na zasadach spółki akcyjnej z kapitałem prywatnym, co stwarzałoby możliwości w zakresie budowy i remontu floty handlowej i pozwoliłoby odrazu na podjęcie robót na takim poziomie, aby wydajność pracy stoczni podnieść do znacznie większych rozmiarów, niż to jest możliwe do zabezpieczenia własnym wysiłkiem finansowym budżetu Marynarki Wojennej. Zdaniem referenta, wydaje się rzeczą pożądaną, aby to zagadnienie rozważyć w Rządzie i uzgodnić ewentualnie z zainteresowanemi czynnikami gospodarczemi kraju.

Prezes Rady Ministrów, Marjan Zyndram Kościałkowski w swem exposé, wygłoszonem na plenarnem posiedzeniu Sejmu w dniu 17 lutego b. r. powiedział: „Mówiąc o sprawach gospodarczych, nie mogę wreszcie nie podkreślić jednego momentu, który jak jasny promień oświetla naszą pracę dnia codziennego. Mówię o naszej pracy nad morzem i na morzu. Oto już 74% naszych obrotów wymiany zagranicznej przechodzi przez oba porty polskiego obszaru celnego.

Cyfry stosunków obrotów morskich do całości obrotów naszego handlu zagranicznego wyraźnie świadczą, że staliśmy się aktywnym i ważkim elementem gospodarczym nad Bałtykiem, że nasz handel morski stał się momentem dominującym w naszych stosunkach ekonomicznych ze światem, że nasza granica morska, choć tak niewielka, stanowi najbardziej aktywny element naszej struktury gospodarczej.

To też jakkolwiek przechodzimy okres najdalej idących kompresyj budżetowych — to jednak p r a c y n a s z e j n a d m o r z e m n i e z a h a m u j e m y i już w najbliższym czasie wzmocnimy nasze wysiłki inwestycyjne na wybrzeżu.

Sprawę rybołóstwa morskiego omówił Minister Górecki na posiedzeniu Komisji Budżetowej Sejmu 29 stycznia b. r. Zagadnienie rozwoju rybołóstwa, podkreślił on, jest zagadnieniem wyjścia w świat po nowe źródło dochodów i nowe pole pracy. W ostatnich 10 latach zapłaciliśmy zagranicy 400 milj. zł za ryby, poławiane na obcych statkach i obcemi rękami na terenach dostępnych dla wszystkich. Nasze rybołóstwo morskie jest jednym z tych nielicznych działów gospodarstwa polskiego, które rozwinęło się znacznie właśnie w latach depresji gospodarczej. Jeszcze w 1927 r. morskie połowy polskie wynosiły zaledwie 1 800 tonn i pokrywały 1,5% naszej ogólnej konsumpcji ryb morskich. W r. 1935 połowy bałtyckie dały blisko 13 000 tonn, co, wraz z połowami śledzi na morzu Północnem, stanowi przeszło 17 000 tonn i pokrywa około 30% naszej konsumpcji. Ten wzrost połowów stworzył podstawę dla rozwoju przemysłu przetwórczego, zarówno na wybrzeżu, jak i wewnątrz kraju. Młody przemysł konserwiarski produkuje około 8 miljonów puszek i pokrywa nietylko potrzebę rynku wewnętrznego, lecz wywozi także poważne ilości do krajów zamorskich. Organizacja handlu rybnego na wybrzeżu została znacznie posunięta naprzód.

Stwierdzić jednak należy, że zarówno nasz rybak jak i przemysłowiec, czy kupiec rybny pracują w nader ciężkich warunkach. Brak kapitału i taniego kredytu, brak należytej organizacji aparatu rozdzielczego wewnątrz kraju, wreszcie braki techniczne hamują rozwój tej nowej dziedziny naszej gospodarki narodowej. Jednym z najważniejszych niedomagań był brak portu — schroniska na otwartem wybrzeżu morskiem w okolicach Karwi i Wielkiej Wsi. Sprawa ta była wysunięta już w r. 1930 przez Minister-

stwo Przemysłu i Handlu i inwestycja ta będzie wykonana na zasadach długoterminowego i nisko oprocentowanego kredytu bez obciążania najbliższych budżetów Państwa.

W związku z rozwojem rybołóstwa okazało się niezbędne rozszerzenie składów rybnych i chłodni oraz instalowanie zamrażalni w Gdyni o wydajności około 20 tonn dziennie. W r. bież. powstał nowy skład śledziowy o powierzchni około 1 300 m. kw., co łącznie z istniejącemi składami daje około 4 000 m. kw. powierzchni składów rybnych. Rozpoczęto też budowę chłodni rybnej, przewidzianej na pomieszczenie 25 000 beczek. Prócz tego niezbędna jest rozbudowa flotyli rybackiej oraz poparcie rozwoju przemysłu przetwórczego i organizacji rynku zbytu.

Poseł Sowiński, referując na tem samem posiedzeniu budżet Morskiego Urzędu Rybackiego, poinformował Komisję, iż Morski Urząd Rybacki jest organem policyjno-nadzorczym, czuwającym nad wykonaniem ustawy rybackiej, przepisów policyjno-rybackich i umów międzynarodowych, dotyczących rybołóstwa. Pozatem Urząd powołany został do ogólnej opieki nad interesami rybołóstwa morskiego, przemysłu i handlu rybnego. Do zakresu obowiązków Urzędu należą też studja ekonomiczne, ichtojlogiczne i techniczne w zakresie rybołóstwa przybrzeżnego i dalekomorskiego, handlu i przemysłu rybnego.

Wślad za szybko postępującym rozwojem naszego rybołóstwa morskiego rosną obowiązki i rozszerza się działalność Urzędu.

Z referatu posła Sowińskiego dowiadujemy się, iż w r. 1934 połowy morskie dały ok. 14,5 milj. kg. ryb, gdy w roku 1927 zaledwie 1 787 000 kg., a więc wzrost 8-io krotny.

I gdy w roku 1930 udział polskich połowów morskich w ogólnej konsumcji ryb morskich razem ze śledziami solonemi wynosił zaledwie 3,3%, to w roku 1934 osiągnął około 28%.

Stale wzrastające połowy ryb morskich, przedewszystkiem szprotów, dają podstawę do rozwoju przemysłu wędzarskiego i konserwowego.

Jakość narzędzi połowów stale się polepsza. W r. 1927 łodzi i kutrów motorowych było 82, w r. 1934 — 174. Na tle tak szybkiego rozwoju rybołóstwa zwiększa się stale zakres prac Morskiego Urzędu Rybackiego, przedewszystkiem jeśli chodzi o dozór i opiekę nad rybołóstwem, studja statystyczne, ekonomiczne odnośnie do przemysłu i handlu rybnego i t. d.

Referent budżetu Ministerstwa Komunikacji, poseł Starzak, przedstawił prace i zamierzenia w dziedzinie śródlądowych dróg wodnych. W ubiegłym okresie budżetowym na Wiśle, w środkowej części, wykonano roboty, zmierzające do skoncentrowania łożyska Wisły i ochrony wałów, zwłaszcza na przestrzeni Warszawa — Modlin, wreszcie w dolnej jej części ograniczono prace do utrzymania istniejących budowli wodnych. Ponadto kontynuowano budowę portu na Żeraniu i wykończano port w Radziwiu pod Płockiem, mający połączyć drogą rzeczną Łódź z wybrzeżem. Wreszcie zwrócono szczególną uwagę na drogi wodne na Kresach Wschodnich, mianowicie przystąpiono do przebudowy Kanału Królewskiego, odbudowy zniszczonych objektów żeglugowych na Kanale Ogińskiego i Augustowskim, oraz przeprowadzono dla celów żeglugowych roboty regulacyjne i pogłębiarskie na Prypeci z dopływami.

W okresie 1936/37 ze źródeł budżetowych mają być pokryte wydatki na studja i pomiary, na utrzymanie istniejących budowli i urządzeń wodnych, na utrzymanie wodnych szlaków komunikacyjnych oraz na utrzymanie posiadanego taboru rzecznego, ponadto roboty wodne na rzekach granicznych, wynikające z obowiązujących umów mię-

dzynarodowych. Ze źródeł pozabudżetowych przewiduje się kontynuowanie inwestycyj, objętych planem dwuletnim, uchwalonym przez Komitet Ekonomiczny Ministrów 8 czerwca 1935 r.

Niezależnie od uporządkowania dorzecza Soły i Dunajca, będzie prowadzona regulacja innych dopływów karpackich Wisły, jak Raby, Skawy i Wisłoki, regulacja Wisły na najbardziej zaniedbanych odcinkach, stanowiących przeszkodę w normalnej komunikacji wodnej, w szczególności na odcinku Warszawa—Modlin, regulacja wschodnich dróg wodnych, a mianowicie Prypeci, Szczary, Kanału Królewskiego i t. d. w celu usprawnienia żeglugi. Wreszcie wznowione zostaną prace przy budowie portu w Płaszowie i Warszawie, będzie kontynuowana budowa portów w Radziwiu i na Żeraniu oraz rozpoczęta zostanie budowa portu we Włocławku.

Referent podkreślił, że oszczędności prowadzą do ograniczenia, a nawet zaniechania najkonieczniejszych robót konserwacyjnych na naturalnych i sztucznych drogach wodnych, co w następstwie wywołuje niewspółmiernie wielkie straty materjalne dla Skarbu Państwa i ludności. Dlatego też niezbędne byłoby utrzymanie sum preliminarza budżetowego, conajmniej w granicach kredytów kończącego się okresu.

Preliminarz budżetowy budowli wodnych obejmuje również, na podstawie konwencji paryskiej z dnia 9 listopada 1930 r., kredyt na pokrycie połowy niedoboru kosztów utrzymania Wisły na obszarze W. M. Gdańska. W związku z dewaluacją guldena kredyt ten jest znacznie mniejszy, niż w poprzednim okresie budżetowym.

Referent wspomniał, że wartość naszego rzecznego taboru wynosi około 22 miljonów zł, a jego konserwację i naprawę przeprowadza się sposobem gospodarczym, gdyż w preliminarzu brak jakichkolwiek kredytów na ten cel. Zwrócił on uwagę, że tego rodzaju oszczędności niewątpliwie doprowadzą do nadmiernego, a może nawet do zupełnego zniszczenia taboru. Normalnie na utrzymanie taboru powinno wydawać się sumę, wynoszącą minimum 1% jego wartości, a niektóre państwa jak np. Niemcy wydają na ten cel 2 do 3%.

W dyskusji szereg mówców podniósł doniosłość rozbudowy śródlądowych dróg wodnych. Poseł Sikorski podkreślił, że zagadnienie dróg wodnych jest u nas zaniedbane nietylko w sensie powodziowym negatywnym, ale i pozytywnym, bo przecież woda jest źródłem energji i doskonałą drogą dla transportu. W krajach europejskich, o podobnej strukturze geologicznej, jak Polska, 20 do 40% transportów odbywa się drogą wodną, a w Holandji nawet 85%, u nas zaś zaledwie 1%, czyli w stopniu 20 razy słabszym niż przeciętnie. To też nasze zaniedbanie tej sprawy dla ekonomistów europejskich jest zupełnie niezrozumiałe. Nasz biedny i niezasobny w kapitały kraj z tego właśnie względu powinien zwrócić uwagę na drogi wodne, gdyż one przy najmniejszym wysiłku dają maksymalny efekt gospodarczy. Mając, jako kraj równinny, najidealniejsze warunki wodne, które dla transportu wystarczy tylko adoptować — zaniedbaliśmy najbardziej drogi wodne. Poseł Sikorski zwrócił nadto uwagę, że należy sobie również uświadomić, że gros naszych przewozów to artykuły masowe tanie, dla których szybkość nie jest decydująca, a do których kolej niepotrzebnie musi dopłacać. „Rozumiałbym“, powiedział on, „nasz stosunek do tego problemu, gdyby chodziło o miljony, ale nieraz zupełnie małemi środkami możnaby osiągnąć bardzo dużo“. Jaskrawym pod tym względem przykładem jest fakt, że wybudowanie 20 kilometrów kanału w rejonie Gopła połączy Wartę z Wisłą, umożliwi więc Wielkopolsce i okręgowi łódzkiemu dostęp do morza. Kanał, łączący dorzecze Wisły z kompleksem jezior,

kosztowałby 2 300 000 zł, a jego pewne rozszerzenie i połączenie z Wartą, czyli koszt całości wyniósłby 5 800 000 zł. Inwestycja ta gwarantuje duże transporty. Przypomniał on również, że nasz udział w Dyrekcji Dróg Wodnych w Gdańsku wynosi 2 800 000 zł, a utrzymanie całej sieci wodnej w całym kraju — 1 400 000 zł. Krąży plotka, że Towarzystwo Polsko-Francuskie, budujące magistralę Śląsk—Gdynia, paraliżuje realizację tego kanału. Nie byłoby w tem nic dziwnego.

Posłanka Pełczyńska podkreśliła, iż linja Woropajewo—Druja kończy się martwo. Druja powinna się stać, jej zdaniem, poważnym portem przeładunkowym i ułatwiać komunikację z Łotwą i północnym Bałtykiem. Koncepcja ciążenia tych ziem do Gdyni jest sztuczna. Ziemia wileńska dla normalnego oddechu potrzebuje wylotu na porty północnego Bałtyku. Interes tych ziem zbiega się tu z polską racją stanu, z racją morską. Port Druja, pomyślany jako śródlądowy port przeładunkowy, nie jest bynajmniej konkurencją dla Gdyni, lecz rozszerzeniem naszego dostępu do morza. Wobec powyższego zapytała ona, czy istnieje zamiar urzeczywistnienia tego ważnego dzieła.

Poseł Jasiński, przedstawiając opłakany stan naszych dróg wodnych i to, co na Zachodzie a obecnie i na Wschodzie zostało dokonane w tej dziedzinie, zwrócił się z prośbą o wykończenie kanału Wisła—Przemsza, łączącego Śląsk z morzem, oraz o dalsze prowadzenie robót przy wodnym węźle krakowskim. Zauważył on przytem, że konieczne tu jest zespolenie robót w jednym resorcie.

Minister Komunikacji, odpowiadając poszczególnym mówcom, między innemi, oświadczył: „Sprawą rozwoju żeglugi zajmuje się specjalna komisja, powołana w tym celu przy Ministerstwie Komunikacji. Zajmuje się ona usprawnieniem dróg wodnych i nakreśla program działania. Przemsza i Górna Wisła, kanał Gopło—Warta są uwzględnione w tym programie. Port Druja początkowo znajdował się w programie, ale później z niego wypadł. Będziemy jeszcze raz sprawę jego budowy studjowali. Usprawnienie kanału Augustowskiego jest uwzględnione w szczupłym zakresie remontu śluz i częściowego uprzątnięcia koryta".

L. CWELINA

PRZEGLĄD PRASY ZAGRANICZNEJ

„The Crown Colonist“ — angielski miesięcznik kolonjalny, omawiając ostatnie sprawozdanie królewskiego Instytutu Spraw Międzynarodowych p. t. „Surowce i kolonje“ zaznacza, iż sprawozdanie to obala zupełnie, według tego pisma, bezpodstawne argumenty państw „niezadowolonych“, które motywują swe pragnienie zdobycia kolonij koniecznością posiadania źródeł produkcji materjałów surowcowych.

„Sprawozdanie to“ — twierdzi autor artykułu — „wskazuje wyraźnie, że surowce odgrywają bardzo nieznaczną rolę w sytuacji międzynarodowej i, że tereny kolonjalne reprezentują w światowej produkcji surowców zaledwie drobną część. Statystyki, zawarte w sprawozdaniu stwierdzają, iż Brytyjskie Imperjum Kolonjalne zaopatruje Zjednoczone Królestwo całkowicie w dziewięć z trzydziestu sześciu niezbędnych surowców a z sześciu „surowców podstawowych“, przytoczonych ostatnio przez Niemcy, jedynie kauczuk jest sprowadzany z kolonij brytyjskich w dużych ilościach“.

Pozatem autor artykułu pisze: — „Jest rzeczą jasną, iż chęć zdobycia kolonij łączy się raczej ze względami natury prestiżowej i strategicznej, niż wynika ona naskutek ekonomicznych potrzeb lub też konieczności znalezienia ujścia dla nadmiaru ludności w kraju. Państwa „niezadowolone“ chcą uzyskać kolonje dla swoich korzyści materjalnych i w celach eksploatacji, podczas gdy my uważamy je przedewszystkiem za tereny powierzone naszej pieczy dla dobra narodów tubylczych. Gdyby dało się podzielić obowiązkami powiernictwa z innemi państwami, któremi kierują te same względy, nie stawialibyśmy żadnych objekcji, o ile oczywiście narody tubylcze wyraziłyby na to swoją zgodę i jeśliby wynaleziono równie praktyczne i skuteczne sposoby kontroli, jakie są stosowane obecnie przez Ligę Narodów, której składamy doroczne sprawozdanie z pracy naszej administracji na terytorjach mandatowych. Jednakże posunięcie tego rodzaju nie jest ani wskazane, ani możliwe przy obecnym stanie świata“.

Ponieważ argumenty tego rodzaju są często używane przez konserwatystów angielskich dobrzeby było przytoczyć tutaj kilka wyjątków z niedawno wydanej broszury Leonarda Barnes'a (laburzysty) p. t. „Przyszłość kolonji“.

Oto jak przedstawia się w rzeczywistości sprawa kontroli mandatów przez Ligę Narodów:

„Działalność Komisji Mandatowej (przy Lidze Narodów) przedstawia się dziś jak następuje: Komisja składa się z grupy rewizorów, którzy stwierdzają co roku, w jakim stopniu warunki, przewidziane w mandacie zostały przez mandatarjusza dotrzymane. Komisja ta uzyskuje niezbędne fakty ze sprawozdań samego mandatarjusza i z oświadczeń jego przedstawiciela, który bywa badany na dorocznem posiedzeniu komisji. Narody mandatowe mają prawo wniesienia skargi w razie przekroczenia przepisów mandatowych, lecz skargi te mogą być złożone komisji nie przez nich, lecz jedynie za pośrednictwem rządu mandatowego, gdyż narody te nie mają prawa wysyłania swoich przedstawicieli przed komisję“.

O sprawie powiernictwa Leonard Barnes pisze co następuje:

„... mamy w swojem gronie pewne autorytety o głośnych i poważanych nazwiskach, które odwołując się obłudnie do praw i obowiązków powiernictwa starają się zdyskredytować całą ideję pokojowej zmiany w dziedzinie kolo-

njalnej. Udaną troską o interesy narodów kolonjalnych, powierzonych naszej pieczy, starają się oni zamaskować swą chęć utrzymania Imperjum w obecnym stanie, nie biorąc pod uwagę potrzeb całego świata. Dr. Arnold Toynbee w sposób bardzo bezceremonjalny rozprawił się z tymi panami w jednem ze swoich przemówień. Oto jego słowa — ,,Ta szczególnie ohydna forma nieuczciwości zasługuje na bezwzględne zdekonspirowanie. Bo cóżbyśmy powiedzieli o opiekunie, który, chcąc uniknąć płacenia podatków, majątek swój podaje za część własności swego wychowanka, a jednocześnie własność tę eksploatuje z korzyścią dla siebie?"

O tem, że posiadanie kolonij, poza ułatwieniem dostępu do źródeł surowców, otwiera również rynki zbytu dla towarów kraju macierzystego i pozwala na regulowanie importu do tych kolonij z korzyścią dla suwerena, wspomina się zazwyczaj dość rzadko. Jednakże możliwości te są bodajże największym atutem w rękach państw posiadających, które w każdej chwili mogą uniedostępnić swe rynki kolonjalne innym państwom. Można o tem przekonać się chociażby na ostatnim przykładzie Dominjum Australijskiego.

,,Wysokie taryfy celne i zwiększone preferencje dla W. Brytanji!" — podaje londyński ,,The Economist" — ,,stanowią główne punkty zmian w polityce skarbowej Australji, której wytyczne zostały ogłoszone ostatnio przez Australijskiego Ministra Handlu, Sir Harry Gulleta. Wprowadzenie wysokich ceł i systemu licencyj importowych, ma na celu skierowanie importu australijskiego w wysokości 2.299.000 funtów szterlingów w inną stronę. Z tej sumy 854.000 funtów przypadnie na fabrykantów australijskich, 1.310.000 funtów szterl. na Zjednoczone Królestwo, a 135.000 f. szterl. na kraje należące do grupy ,,dobrych klijentów". Towary, które zostały szczególnie dotknięte przez wysokie cła obejmują: bawełnę, sztuczny jedwab, importowany tytoń, drzewo budulcowe z Oregon, elektryczne przyrządy chłodnicze i maszyny do pisania. Jednocześnie mają być wprowadzone wyższe cła na importowane karoserje samochodowe w celu poparcia nowego przemysłu australijskiego. System licencyj importowych ma za zadanie umożliwienie Australji ograniczenia importu z tych krajów, które nie kupują towarów australijskich w tej samej ilości, co Australja nabywa u nich — innemi słowy — postawienie jeszcze jednego kroku w kierunku handlu bilateralnego. Nowa polityka skarbowa Australji" — pisze dalej ,,The Economist" — ,,jest godna pożałowania. Zmniejsza ona obroty handlu międzynarodowego i popiera niezdrową tendencję w kierunku bilateralizmu. Jest to właśnie ten ekskluzywny protekcjonizm, który nadaje pewną wagę pretensjom państw niezadowolonych".

Ten sam tygodnik, omawiając problem kolonjalny Niemiec w długim artykule swego berlińskiego korespondenta — pisze:

,,Dr. Eicke, dyrektor Banku Rzeszy, twierdzi, że 15% obecnego importu surowców, wartości 500.600 miljonów marek niemieckich dałoby się uzyskać z ,,kolonji" — przypuszczalnie obecnych terytorjów mandatowych. Argumenty tego rodzaju mają na celu wprowadzenie w błąd politycznie nieuświadomionych osób, przeważnie pacyfistów, które odrzucają zazwyczaj uczciwe imperjalistyczne rozważania w kwestji surowców i kolonij. Dlatego też coraz głośniejsze stają się twierdzenia, że zmiany w dystrybucji bogactw naturalnych mogłyby się okazać praktyczne.

Dobrzeby było zapoznać się z uprzednim i obecnem stanowiskiem Niemiec w sprawie kolonij. Hitler przed objęciem władzy w Niemczech nieraz gonił i potępiał kolonjalizm i weltpolitik, utrzymując pospołu z innymi politykami

niemieckimi, że one to były właśnie przyczyną przedwojennego anglo-niemieckiego antagonizmu. Hitler propagował raczej terytorjalny militaryzm, kosztem wschodnich i zachodnich sąsiadów Niemiec. Zdaniem Hitlera błąd Niemiec przed r. 1914 polegał na tem, że chciały one połączyć europejską politykę terytorjalną z polityką światową, która to kombinacja przerastała ich siły. Lecz naskutek odbudowy militarnej Rosji Sowieckiej, dalszego sojuszu między W. Brytanją a Francją oraz nieporozumień z Italją, projekt podboju Europy usunął się na dalszy plan i obecnie kolonje stanowią przypuszczalnie jedyną praktyczną namiastkę dawnych celów.

Należy stąd wnioskować, że motywy, jakie kierują Niemcami, są nietyle natury ekonomicznej co prestiżowej i mocarstwowej. Sprawa abisyńska była wielce pomocną. Ponieważ została ona załatwiona z korzyścią dla Italji, teraz więc nadeszła odpowiednia chwila, żeby i Niemcy wniosły swoje pretensje. Odzyskanie kolonij stawia się obecnie jako warunek powrotu Niemiec do Ligi Narodów.

Lecz mimo, że W. Brytanja pragnie pokoju za wszelką cenę, to jednak słabe argumenty Niemiec sprowadzają się właściwie do zera, o ile tylko Niemcy miałyby uzyskać pełne zadowolenie naskutek ewentualnych ustępstw ze strony W. Brytanji. Naogół się twierdzi, że większa równość w dziedzinie zasobów naturalnych usunie niezadowolenie i sprowadzi pokój. Utrzymuje się również, że naturalny, absolutny i idealny podział terytorjów i zasobów może być osiągnięty przy wspólnych chęciach i że z chwilą, gdy zostanie on osiągnięty, sama natura postara się o utrzymanie tego podziału. Niema jednak żadnych historycznych podstaw, aby twierdzić, że tak się stanie w istocie. Gdyby pretensje Niemiec zostały zaspokojone drogą ustępstw w dziedzinie kolonij i surowców — co stoi jeszcze po znakiem zapytania — to wówczas Polska, Jugosławja lub inne rozwijające się państwo mogłoby również wystąpić z podobnem żądaniem. Właściwie z żądaniem, które byłoby może bardziej słuszne, niż żądanie Niemiec. Bo chociaż Niemcy dzisiejsze nie posiadają kolonij i mają bardzo skąpe zasoby naturalne, to przecież nie przeszkadzało to im bynajmniej w osiągnięciu dobrobytu, czem rząd Rzeszy szczyci się przed całym światem".

* * *

Niewątpliwie ostatnie powodzenie Włoch na polu kolonjalnem jeszcze bardziej wzmacnia dążenie państw niezadowolonych w kierunku uzyskania lub odzyskania kolonij. Włosi tworzą obecnie olbrzymie Imperjum wschodnio-afrykańskie. Jak podaje rzymski korespondent „Morning Post", gabinet włoski wprowadził szereg nowych ustaw, dotyczących administrowania i rządzenia we włoskich posiadłościach w Afryce wschodniej. Ustawy te i przepisy prawne stanowią konstytucję Imperjum Włoskiego w Afryce Wschodniej. Terytorja Abisynji, Erytrei i Italskiej Somali zostały scalone i w przyszłości nosić będą nazwę „Włoskiego Imperjum Wschodnio afrykańskiego" ze stolicą w Addis-Abebie.

To olbrzymie terytorjum pod władzą wice-króla ma być podzielone na pięć stref rządowych, z których każda będzie miała swego gubernatora i swoją administrację.

Strefy te będą nosić następujące nazwy:

1. Erytrea — w której skład wejdą terytorja Danakilu i Północnej Aussy aż do granicy francuskiej Somali. Stolica — Asmara; gubernator — generał Guzzoni.

2. Amhara — która wchłonie ludność Amharyjską od jeziora Tana aż do Shoa. Stolica — Goudar; gubernator — Pizzio Bozoli.
3. Galla i Sidamo — które obejmują całą południowo-zachodnią połać Abisynji. Stolica — Jimma; gubernator — generał Gelosa.
4. Harar — wschodnia część Abisynji aż do granicy dawniej włoskiej Somali. Stolica — Harar; gubernator — generał Nasi.

   Jest to prowincja mahometanizmu i językiem oficjalnym będzie też język arabski.
5. Somalia — dawna kolonja oraz część Ogadenu. Stolica — Mogadiscio; gubernator — generał Santini.

Wszyscy nowi gubernatorowie brali udział w wojnie Abisyńskiej.

W konstytucji znajduje się zastrzeżenie odnośnie szanowania praw i interesów narodów tubylczych. W każdej strefie rządowej ma być stworzony komitet doradczy z dowódców plemion tubylczych; przyczem członkowie jego mają współpracować z władzami lokalnemi. Pozatem zostanie również utworzona wspólna grupa doradcza, w której wicekról będzie zasięgał porad we wszystkich kwestjach związanych z prawami tubylców.

Rozwój swojej marynarki handlowej w ciągu ostatnich dziesięciu lat W. Brytanja zawdzięcza przeważnie swoim kolonjom w Afryce i Dominjum Australijskiemu. Jak pisze G. W. P. Mc Lachlan w „The Morning Post" — „Afryka i Australja dały więcej pracy stoczniom brytyjskim i marynarzom angielskim w okresie ostatniego dziesięciolecia, niż kraje całego świata razem wzięte. Jeżeli chodzi o Afrykę, to do rozwoju angielskiej floty handlowej przyczyniła się ekspansja rolnicza i przemysłowa w posiadłościach brytyjskich na tym kontynencie".

Autor artykułu stwierdza pozatem, że „kryzys ekonomiczny miał przynajmniej tę dobrą stronę iż zmusił armatorów i budowniczych okrętowych do rozwiązania problemu budowy statków tak tanich i ekonomicznych, że nawet w najgorszym okresie kryzysu budowa ich i eksplotacja opłacały się, mimo silnej konkurencji ze strony innych państw. Na liście tych tanich" statków znajdują się linjowce — motorowe i parowe, statki zbiornikowe (tankery), oraz statki kabotażowe.

Autor zwraca pozatem uwagę na rozwój budownictwa okrętowego w dziedzinie, obejmującej statki zbiornikowe. „Transport proouktów naftowych z krajów zamorskich" — pisze on w artykule „jest jednym z żywotnych czynników w naszem życiu ekonomicznem. Dlatego też w ciągu ostatnich lat wybudowano całą flotę tych tankerów przy współudziale wszystkich głównych koncernów naftowych".

* * *

„Manchester Guardian" donosi, że w całem Zjednoczonem Królestwie od początku b. r. przystąpiono do budowy 32 statków motorowych, reprezentujących 196 000 tonn rej. brutto. w Szwecji buduje się 24 jednostki motorowe o łącznej pojemności 133 000 tonn rej. brutto, w Niemczech trzynaście, ogólny tonnaż 92 000 tonn rej. brutto, a w Danji dwanaście, które składają się na 76 000 tonn rej, brutto.

Na całym świecie zamówiono 103 statki motorowe o łącznej pojemności 620 000 tonn rej. brutto. W skład tego tonnażu wchodzi 6 statków pasażerskich, dwadzieścia osiem tankerów, oraz statki frachtowe lub towarowo-pasażerskie. Ilość zamówionego tonnażu jest znacznie większa niż tonnaż, zamówiony w tym samym okresie w r. 1935.

* * *

Według doniesień prasy sowieckiej — jak podaje „Journal de la Marine Marchande“ — statki handlowe sowieckie przewiozły w r. 1935 pięć miljonów tonn towarów. I tak więc 40% transoceanicznego transportu towarów przypada na marynarkę handlową Sowietów. Według przewidywań, w r. 1936 liczba ta wzrośnie do siedmiu miljonów tonn. Ten wzrost w dziedzinie transportów morskich należy przypisać szybkiemu rozwojowi sowieckiej marynarki handlowej, której tonnaż powiększył się z 372 000 tonn w r. 1928 do 1 350 000 tonn w r. 1935.

* * *

Pierwsza strefa wolnocłowa w Stanach Zjednoczonych powstanie — jak donosi „Marine Progress“ — w obrębie portu nowojorskiego na pięciu przystaniach Staten Island, nieczynnych od wielu lat. Towary, przybywające z zagranicy, złożone w obrębie tej strefy, nie będą podlegały ocleniu. Koszta, związane z utworzeniem tej strefy, z budową magazynu i budynku manipulacyjnego, mają wynosić 4 600 000 dol.; przyczem pieniądze na ten cel zostaną wyasygnowane przez miasto, które utworzy specjalną korporację, mającą objąć kierownictwo nad strefą wolnocłową.

Inne porty amerykańskie będą śledzić eksperyment nowojorski z dużem zainteresowaniem. O ile eksperyment się uda, jest rzeczą pewną, że podobne strefy wolnocłowe powstaną na obu wybrzeżach (Atlantyku i Pacyfiku). New York asygnuje dość skromną sumę na ten eksperyment, lecz, jeśli projekt okaże się praktycznym, nie należy wątpić, iż strefa wolnocłowa zostanie znacznie poszerzona, przyczem nie jest wykluczone, iż w obrębie portu nowojorskiego powstanie kilka takich stref.

* * *

Stan broni podwodnej w poszczególnych krajach przedstawia się według „Reviste Maritima“, jak następuje:

Francja posiada kilka krążowników podwodnych typu „Surcouf”, który liczy 2 880 tonn wyporności, ma działa 6-calowe, zabiera 25 torped i jeden wodnopłatowiec oraz może pomieścić 150 ludzi. Trzydzieści łodzi podwodnych francuskich liczy 1 500 tonn wyporności każda. Liczba łodzi podwodnych we Francji wynosi 111 jednostek.

Italja od czasu wojny zwróciła dużą uwagę na rozwój tego rodzaju broni. Italja posiada obecnie 72 „submaryny“, z których 10 znajduje się jeszcze w stadjum budowy. Dwanaście z tych łodzi podwodnych ma wyporność 1 400 tonn, posiada działa 3,6-calowe, oraz 6 tub torpedowych. Cztery krążowniki podwodne i 6 łodzi podwodnych do stawiania min — znajdują się jeszcze w budowie.

Anglja ma 50 łodzi podwodnych i niedawno przystąpiła do budowy kilku nowych jednostek. Wśród tych łodzi znajdują się jednostki o wyporności od 1 500 do 2 000 tonn. Największą łodzią podwodną jest X—1, której wyporność określa się w granicach od 2 452 do 3 600 tonn. W budowie znajdują się 4 łodzie podwodne do stawiania min, z których każda będzie mogła zabrać 120 podwodnych min. Pozatem Anglja ma budować 11 łodzi podwodnych do służby przybrzeżnej o wyporności 600 tonn każda.

Japonja posiada około 60 łodzi podwodnych, które wybudowano po roku 1926 lub które znajdują się jeszcze w stanie budowy. Trzydzieści z tych łodzi liczy po 1 500 tonn wyporności każda. Wyporność sześciu niedawno wybudowanych „submaryn” waha się w granicach od 1 995 do 2 480 tonn.

Stany Zjednoczone mają 94 łodzie podwodne, z których 20 liczy po 1 500 tonn. Trzy łodzie posiadają wyporność 2 710 tonn i promień ich działania wynosi 18 000 mil.

Rząd niemiecki — według francuskiego czasopisma „Le Jacht” — udzielił

stoczniom Blaus i Voss w Bremie i stoczni „Vulcan“ w Hamburgu kontraktów na budowę kilku „submaryn“ frachtowych, których wyporność na powierzchni wynosić będzie 3 000 tonn, pod wodą zaś 4 500 tonn.

Łodzie te będą liczyć około 360 stóp długości i każda z nich będzie mogła przewieźć 1 000 tonn towarów. Motory o sile 7.500 kp. zapewnią im szybkość 20 węzłów na powierzchni i 12 węzłów pod wodą „Submaryny“ te nie będą uzbrojone.

* * *

„Władze francuskie“ — jak podaje nowojorski „Herold Tribune“ — „oskarżają Niemcy o budowę bazy morskiej na portugalskiej wyspie, niedaleko wybrzeża Zachodniej Afryki“. Według ich oświadczeń pewne towarzystwo niemieckie wyposaża jedną z wysp Bissagos w pobliżu Gwineji Portugalskiej w urządzenia bazowe dla łodzi podwodnych i wodnopłatowców. Władze francuskie twierdzą, iż koncern ten, działający podobno z ramienia rządu niemieckiego, zawarł kontrakt z Portugalją na nabycie tej wyspy.

Francuskie Ministerstwo marynarki jest zdania, iż rzekoma budowa bazy na powyższej wyspie stanowi część niemieckiego planu ataku na francuskie transporty z wojskiem i surowcami, na wypadek wojny między Niemcami a Francją.

Towarzystwo, rozciągające kontrolę nad tą wyspą, nosi nazwę „Compania Agricol y Fabrica da Guine“ i na czele jego stoi ta sama grupa kapitalistów, którzy przed wojną byli właścicielami kolei niemieckich w Kamerunie, należącym obecnie do Francji i W. Brytanji. Władze francuskie oświadczają ponadto, iż Niemcy wynajęły te wyspy pozornie dla celów rolniczych, zastrzegając, iż „Kontrola ze strony rządu portugalskiego będzie minimalna“. Prawdopodobnie w odpowiedź na te oskarżenia kierownictwo Towarzystwa Kolei w Kamerunie oświadczyło, iż koncern ten posiada plantację na jednej z trzydziestu wysp Bissagos. Towarzystwo nosi się z zamiarem nabycia całej wyspy na własność, lecz kroki w tym kierunku nie zostały jeszcze przedsięwzięte.

* * *

Obsadzenie Nadrenji przez wojsko niemieckie i agresywne posunięcia Włoch — jak pisze amerykański miesięcznik „The Naval Susbitube Procedinqs“ — przyśpieszyły żądania Turcji, która domaga się gwałtownie remilitaryzacji Dardanelów. Konwencja Cieśnin Tureckich, podpisana w r. 1923 przewiduje, iż tureckie fortyfikacje w cieśninach podlegają ograniczeniom i, że w wypadku, gdy Turcja zajmuje stanowisko neutralne musi ona zezwolić na przejście okrętów wojennych wojujących państw w sile, która nie przekracza ilości jednostek morskich, posiadanych przez najsilniejsze państwo na morzu Czarnem. Rosja jest całkowicie za przywróceniem kontroli cieśnin Turkom, gdyż woli powierzyć przejście do morza Czarnego przyjaznej Turcji, niż któremuś z silniejszych państw morskich. Turcy zaś uważają, iż wobec wzrastającej siły Italji we wschodniej części morza Śródziemnego, refortyfikacja Dardanelów jest sprawą nieodzownej konieczności.

Z większych mocarstw, które podpisały Konwencję Cieśnin, jedynie Italja przeciwstawi się prawdopodobnie żądaniom tureckim. Stanowisko Francji jest przychylne, W. Brytanja natomiast, która jest wdzięczna Turcji za poparcie polityki sankcyjnej, nadesłała odpowiedź, obiecując „niezwłocznie“ zwołanie konferencji rewizyjnej.

L. Z.

ROHRBACH PAUL: „DEUTSCHLANDS KOLONIALE FORDERUNG". HAMBURG 1935. HANSEATISCHE VERLAGSANSTALT. 180 S.

Autor tej książki jest znanym publicystą niemieckim. Zajmował się on zagadnieniami kolonjalnemi jeszcze przed Wielką Wojną zarówno teoretycznie jak i praktycznie. W 1903-6 Rohrbach był komisarzem do spraw osadniczych w Niemieckiej Afryce Południowo-Zachodniej, studjując także warunki klimatyczne i gospodarcze w innych afrykańskich kolonjach i odbył szereg podróży za czasów niemieckich i ostatnio przed kilkoma laty.

Przed przystąpieniem do omówienia tej książki należy stwierdzić, iż autor jej jest uznany w Niemczech jako jeden z najlepszych znawców zagadnień kolonjalnych. Rohrbach dąży przedewszystkiem do tego, aby wykazać, że Niemcom kolonje są potrzebne dziś o wiele więcej niż przed Wojną Światową.

Dużo miejsca autor udziela rozważaniom o tem, że kolonje Niemcom zostały odebrane nieuczciwie i nieprawidłowo, w sposób znieważający ich godność narodową, i że mają one moralne i prawne podstawy do zwrotu tych kolonij.

Rohrbach daje szczegółowy opis dawnych kolonij Niemiec. Przedstawia on ich wartość i znaczenie z punktu widzenia geograficznego, gospodarczego, klimatycznego oraz z punktu widzenia polityki kolonizacyjnej.

Obszar Południowo-Zachodniej Afryki jest o półtora raza większy od Niemiec i posiada cenne surowce jak miedź, ołów, rudę żelazną i diamenty.

Kamerun był dwa razy większy od Niemiec; dostarczał on głównie kauczuk, kawę, kakao i inne produkty kolonjalne. Togo miało duże znaczenie dla Niemiec dzięki swym pokładom rud wartościowych. Wschodnia Afryka, stanowiąca jedną trzecią część wszystkich niemieckich kolonij i będąca pod względem obszaru dwa razy większa od Niemiec była największą i najważniejszą kolonją. Aczkolwiek handel Niemiec z własnemi kolonjami stale wzrastał w obrębie wszechświatowego handlu, to jednak kolonje te odegrywały 50-60 razy mniejszą rolę, w handlu zewnętrznym Niemiec, niż kolonje angielskie w handlu zagranicznym Wielkiej Brytanji.

Rohrbach szczegółowo opisuje jak afrykańskie kolonje po trzydziestoletniem panowaniu Niemiec przeszły pod zarząd Anglji, Francji i Belgji.

Autor przypomina znane powiedzenie niemieckiego działacza kolonjalnego Wissmanna, że miękkość w walce z czarnymi jest okrutnością względem białych, a Rohrbach, tłumacząc to powiedzenie uważa, iż świadczy ono o gruntownej znajomości charakteru Murzynów.

Ponieważ poglądy Rohrbacha, co do metod, które należy stosować względem Murzynów, nie są tylko jego osobistemi poglądami, lecz odźwierciadlają jednocześnie metody niemieckiej polityki kolonjalnej w Afryce, warto więc przytoczyć jego rozumowanie w tej dziedzinie. „Murzyn", pisze autor, „uznaje autorytet białego tylko od tej chwili, gdy czuje przewagę siły tego ostatniego. Gdy otrzymuje on taką lekcję i gdy z nim obchodzą się tak, żeby on tego nie zapomniał, to wtedy od niego można osiągnąć wiele". W rozdziale poświęconym zagadnieniu tubylców pisze: „Na podstawie wszystkich dostępnych danych należy uznać, że Murzyn w pojęciu rasowem stoi na o wiele niższym poziomie niż biały człowiek, i dlatego potrzebna mu jest sprawiedliwa i humanitarna opieka białego, ponieważ

tylko biały człowiek jest w możności przeprowadzić ogromną pracę dla uzdrowienia Afryki i zorganizować dla rozwoju kultury te zapasy sił fizycznych i te zdolności do wykształcenia, które posiadają Murzyni". Zgodnie z poglądami Rohrbacha, Murzyna można poddać dyscyplinie i wychować, lecz zadaniem wychowania winno być, żeby uczucia Murzyna stale były związane z poczuciem poddania się górującemu charakterowi oraz górującej sprawiedliwości i opiece białego człowieka.

Anglicy i Francuzi w krajach mandatowych, ustosunkowali się do Murzynów nieco inaczej, niż dawna kolonjalna administracja niemiecka.

Mianowicie wprowadzili oni samorząd i sąd z udziałem tubylców Murzynów. Rohrbach występuje ostro przeciw takiemu promurzyńskiemu systemowi administracji, ponieważ doprowadza on do tego, że Murzyn wyobraża sobie, iż może robić wszystko to co robi biały, a w dalszej konsekwencji, że Afryka wogóle należy do czarnych mieszkańców Afryki, a biali nic nie mają tam do roboty.

Należy stwierdzić, że książka Rohrbacha daje bardzo dużo wiadomości przedstawiając, oświetlając i uzasadniając niemieckie metody kolonizacyjne na kontynencie afrykańskim. A przecież te metody wynikają nietylko z bardzo często, podkreślanego nastawienia o wyższości rasy białej, ale także wywodzą się z trzydziestoletniej praktyki kolonizacyjnej.

Szczególnie ciekawe są poglądy Rohrbacha co do możliwości emigracyjnych do afrykańskich kolonij. Wypowiada się on przeciwko masowej emigracji, przytaczając plan pewnego wybitnego znawcy stosunków we Wschodniej Afryce, który uważa, że dla przesiedlenia jednej rodziny niezbędny jest kapitał w wysokości 10.000 marek. Rohrbach wypowiada się przeciwko temu planowi, wysuwając ze swej strony „doborową emigrację" (Qualitätssiedlung").

Według niego kolonistami winny być osoby, posiadające 25 lub 30 tysięcy marek, kolonistom tym należy przydzielać dość obszerne parcele, w planie kolonizacyjnym winny być uwzględnione obydwa cele, które stawia przed sobą polityka niemiecka, a mianowicie, ażeby jaknajwiększa ilość koniecznych surowców i spożywczych towarów kolonjalnych była wytwarzana na własnym obszarze i ażeby wytworzyć wśród ludności kolonij jaknajwiększą zdolność kupna dla wyrobów własnego przemysłu.

Rohrbach słusznie podkreśla, iż wszelka oszczędność w imporcie z zagranicy, osiągnięta dzięki posiadaniu własnych kolonij, i wszelki zysk otrzymywany przez rodzime gospodarstwo narodowe, dzięki zdolności kupna, wpływają bezpośrednio na zwiększenie się bogactwa narodowego.

W latach powojennych element niemiecki w dawnych afrykańskich kolonjach Rzeszy, znacznie wzrósł i wykazuje dużą aktywność. W 1933 r. z Południowo Zachodniej Afryki wywieziono do Niemiec surowców na 11 miljonów marek. Na obszarze Kamerunu, będącego pod angielskim mandatem, obecnie mieszka więcej Niemców niż Anglików, ponieważ Niemcy wykupili swe dawne plantacje. Hamburska „Afrikanische Früchtekompagnie" sprowadza z niemieckich plantacyj bananów w Kamerunie $^1/_3$ całego niemieckiego importu bananów. W Kamerunie znajduje się 10 angielskich plantacyj z 17.962 akrów, zatrudniających 4.306 robotników, a niemieckich plantacyj jest 13 z 31.025 akrów i 4.500 robotników. Ilość Niemców we Wschodniej Afryce, dochodząca przed Wielką Wojną do czterech tysięcy, obecnie dochodzi do 3 tysięcy. Niemcy stanowią 40% cywilnej ludności białej w Kamerunie pod mandatem Anglji.

Cytowane głosy w sprawie rewizji kolonij dowodzą, że idea zwrotu Rze-

szy Niemieckiej dawnych jej kolonij znalazła wielu zwolenników poza granicami Niemiec.

Rohrbach wyraźnie stwierdza, że osiągnięcie przez Niemcy swych żądań kolonjalnych jest konieczną częścią restytucji Niemiec jako narodu o znaczeniu wszechświatowem.

Książka Rohrbacha jeszcze raz przypomina, że społeczeństwo niemieckie nigdy nie zrzekło się myśli o pracy kolonizacyjnej w swych dawnych posiadłościach za oceanem.

Książka powyższa wykazuje, że systematyczną propagandą morską i kolonjalną oraz powolną ponowną penetracją gospodarczą do swych dawnych kolonij dążą one do zwrotu tych kolonij.

Studjum Rohrbacha zaleca się do przeczytania przedewszystkiem dlatego, że autor jej, gruntowny znawca przedmiotu, przedstawił całokształt zagadnienia kolonjalnego w Afryce z niemieckiego punktu widzenia.

Roboty publiczne z Funduszu Pracy.

Jednocześnie z umocnieniem naszego wylotu do morza przez rozbudowę portu gdyńskiego iść musi w parze zagospodarowanie całego terenu Rzeczypospolitej, który jest zapleczem naszego portu. Podczas kryzysu państwo nie ma możności utrzymywać ruchu inwestycyjnego na niezbędnym poziomie z normalnych środków finansowych, czerpanych z budżetu. Środki te wpłacają szerokie rzesze pracowników fizycznych i umysłowych w postaci opłat od uposażeń. Płyną one do Funduszu Pracy, a Fundusz Pracy z 10-miljonowych tych kilku-złotowych, a czasem nawet groszowych wpłat każdego człowieka pracy finansuje w całej Polsce budowę dróg wodnych, szos, kolei żelaznych, obwałowania rzek, urządzeń miejskich, zatrudniając przy tem w sezonie stale ponad 100.000 bezrobotnych w całym kraju i — jak dziś — około 10.000 młodzieży, zorganizowanej w Ochotniczych Drużynach Roboczych.

W planie robót Funduszu Pracy nie brak prac prowadzonych na Pomorzu, w szczególności w Gdyni, gdzie finansowana jest obecnie budowa kanalizacji, wielkiej hali targowej, rzeźni i szereg robót ulicznych.

Ilustracje nasze przedstawiają widoki z dwóch prac. Jedna z nich, to budowa kolei Pszczyna—Zory na Śląsku — druga, to regulacja miejscowej rzeki w Żyrardowie, który jest dziś słusznie nazwany miastem-cmentarzem. Wszędzie więc i na bogatym Śląsku i w najbiedniejszych zakątkach kraju — wszędzie, gdzie są bezrobotni wre praca. Tutaj podajemy tylko dwa jej fragmenty, ktokolwiek jednak wyruszy w miesiącach letnich na wędrówkę po kraju, ten z pewnością zobaczy dziesiątki, a może setki podobnych robót. Powoli z największym wysiłkiem finansowym buduje się nowa Polska, zatrudniając tych, którzy podczas kryzysu utracili pracę.

ZBIGNIEW JASIŃSKI

O POEZJI MARYNISTYCZNEJ

Właściwie nie istnieje żadna poezja „marynistyczna“, tak, jak niema żadnej poezji „urbanistycznej“ czy „proletarjackiej“. Poezja bowiem jest jedna, — poezja bowiem jest w literaturze pięknej tą najlepszą jej częścią, która w sposób najbardziej zbliżony do ideału, w sposób rytmiczny i śpiewny — obrazuje naszą wrażliwość, uzmysławia nasze estetyczne wzruszenia na piękno, odzwierciedla nasze przeżycia w sposób piękny.

Różne są tylko tematy, poruszane przez poetów, — i gdybyśmy twórczość poetycką chcieli rozczłonkowywać na grupy tematyczne, by tak ją klasyfikować, — to doszlibyśmy do absurdu. Obok bowiem twórczości, poświęconej morzu, czy górom, czy miastu, czy proletarjatowi — niewątpliwie znaleźlibyśmy cały szereg utworów, opiewających np. zwierzęta, lub rośliny, — a wówczas — czy te, odrębne tematami, rodzaje twórczości — moglibyśmy bez uśmiechu nazwać poezją „animalistyczną“, czy „botaniczną“ ?

Bez uśmiechu — nie.

Jednakowoż, z racji naszych zainteresowań, w tej chwili wyłącznie i ściśle morskich, — jest nam wolno, nie zaprzeczając istoty poezji wogóle, opuścić cudzysłów przy przymiotniku marynistyczna, by zająć się specjalnie tą dziedziną twórczości pięknej, której źródłem natchnień stało się — morze.

Dotychczas — niestety — niewieleśmy wiedzieli o marynistyce polskiej. Jakże się inaczej działo, gdy chodzi o przekłady z dzieł obcych! — Oto „Statek pijany“ Artura Rimbaud, narkotyzujący dusznym czarem egzotyki... Oto rzeźkość strof Maxa Waller, w wierszu p. t. „Na morzu“... — Oto Anatole le Braz, jak martwa fala kołysze nas swą „Kołysanką“... — Tłumiliśmy w sobie żal, gorzki jak morze, czytając „List z Meksyku“ Tristana Corbière — i dumnie tęskniliśmy do sławy w zwycięskim rytmie „Zdobywców“ José Maria de Heredia, — by w wierszu Alberta Giraud, „Do Kamila Lemonnier“, wizją czarnych korabi wpłynąć w słońce.

Ale — własnej twórczości morskiej nie znaliśmy. Lub może jej — nie mieliśmy ?...

Nie wińmy jednak siebie.

Karygodna, gnuśna niechęć naszych przodków do morza — siłą rzeczy musiała wyryć smutne swe piętno i na literaturze. Na przestrzeni wielu wieków historji Polski, zaledwie kilka znalazłoby się nazwisk pisarzy takich, którzy morze widzieli ze strony lepszej niż widział je ogół, — a i te nazwiska toną w nurtach powszechnej niechęci.

Coś tam wprawdzie wspominał z radością, o morskiej wyprawie Chrobrego króla, zbutwiały dziś w starych pergaminach — Gal bez nazwiska, Marcin.

Ale inaczej już gardłowali Imć Mikołaj Rey z Nagłowic, warcholił też Sebastjan Klonowicz i Kasper Miaskowski, i Krzysztof Opaliński — ten sam, co to Szwedom Wielkopolskę oddał — i Wacław Potocki, — że to „na morzu — bodaj nikt dobry nie bywał“, — że to „może Polak nie wiedzieć, co morze, gdy pilnie orze“, a „maszt, żagiel i kotew krzywą niech ci mają, co nad słonym Neptunem od pieluch mieszkają“.

Taki Sebastjan Górnicki, podając za Włochem, Baltazarem Castiglione, opis podróży morskiej, przemycił od siebie:

„Nakarmiwszy się srogiego strachu...".

Prawda: miłym wyjątkiem jest Kochanowskiego „Pamiątka Tęczyńskiemu", ale zawarty w niej opis sztormu wzorowany jest na wergiliuszowskiej „Eneidzie".

Prawda, pierwszym naszym marynistą był już Jędrzej Zbylitowski w XVI wieku, — ale jego morze to jakaś mitologiczna fikcja!

I właściwie jedynym poetą wieków dawnych, który po mistrzowsku odtworzył łączność człowieka z morzem, był w XVIII stuleciu Marcin Borzymowski, autor „Morskiej nawigacji do Lubeki czynionej".

Po Borzymowskim — dopiero Mickiewicz, w kilku swych sonetach oddaje pulsującą rytmikę fal, ich barwę, plastykę i melodję, — a i Słowacki obdarza nas nastrojowością swego „Hymnu o zachodzie słońca na morzu".

I to — wszystko. Potem, w literaturze naszej nastaje głęboka cisza morska, czyli, jakbyśmy to powiedzieli językiem marynarzy — poetycki „sztil".

Tę martwotę ożywił swą działalnością społecznik kaszubski, Ceynowa, a później — powstały odeń ruch t. zw. „młodo-Kaszubów", pozostający nie bez wpływu na skąpą jeszcze, ale coraz wyraźniejszą, twórczość marynistyczną poetów z okresu „Młodej Polski", takich, jak np.:

Zdzisław Dębicki, T. Faleński, J. Kasprowicz, A. Lange, B. Leśmian, L. H. Morstin, T. Miciński, A. Niemojewski, A. Oppman (Or-Ot), B. Ostrowska, S. Przybyszewski, J. Ruffer, L. Rydel, L. Staff, Aleksander Szczęsny, K. Tetmajer, Wacław Wolski, S. Wyrzykowski, S. Wyspiański, M. Zaruski, H. Zbierzchowski, i inni.

Oczywiście, była to twórczość, z morzem związana dość luźno — wyjąwszy chyba tylko Marjusza Zaruskiego, — a w każdym razie była to twórczość marynistyczna, dzisiaj już do nas nieprzemawiająca.

Literackie zainteresowania morzem najsilniej i najżywotniej objawiać się poczęły dopiero po ugruntowaniu własnej państwowości Polski w oparciu o Bałtyk, — po powstaniu Gdyni, tego wspaniałego poematu polskiej pracy, który najrealniejszą swą rzeczywistością daleko wyprzedził pieśni poetów.

Jakgdyby pragnąc nadrobić stracony niepowrotnie czas, — ruszyli, zwłaszcza młodzi — na poetycki podbój morza — zwłaszcza polskiego.

Oto nazwiska:

S. Baliński, A. Baumgarten, R. Bergel, J. Braun, H. Brodowska, J. Brzechwa, W. Brzeska, J. Brzękowski, J. Brzostowska, A. Bogusławski, E. Boyé, W. Buchner, L. Cwalina, J. Czechowicz, W. Czereśniewski, M. Czerkawska, M. Czeska-Mączyńska, J. Czyżewicz, T. Demczyk, Tadeusz Dębicki, J. Flis, M. Freudman, J. A. Gałuszka, J. R. Gietling, J. Gieysztor, W. Górecki, E. Herbert, T. Hollender, Z. Hudek, W. Jankowski, A. Janta-Połczyński, Z. Jasiński, M. Jasnorzewska (Pawlikowska), T. Jaszowski, W. J. Kapuściński, W. Karczewska, Cz. J. Kączkowski, E. Kłosowski, K. Kokosiński, R. Kołoniecki, J. Korczakowska, J. Kosidowski, J. Kott, R. Krajewski, J. Kurek, A. Kwiecińska, S. J. Lec, L. Lewin, E. Ligocki, K. Lipczyński, F. Lipiński, M. Lisiewicz, H. Łazowertówna, J. Łobodowski, A. Madej, K. Makuszyński, E. Korwin-Małaczewski, S. Mioduszewski, T. Młodożeniec, E. Morski, S. Obrzud, B. Pawłowicz, J. Pietrkiewicz, W. Pietrzak, H. Plattówna, W. Podstawka, Z. Popowski, Z. Poznańska, A. Prędski, Z. Rabska, H. Radowiecki, J. B. Rychliński, N. Rydzewska, A. Rzeczyca, W. Słobodnik, A. Słonimski, E. Słoński, P. L. Słucki, K. Sowiński, J. Stępowski, A. M. Swinarski, J. Szczepański, J. A. Teslar, W. J. Turzański,

M. Turwid, J. Tuwim, I. Tuwimówna, L. Urbańska, A. Ważyk, K. Wierzyński, J. Zabierzewska, W. Zechenter — i stu innych, w których dorobku poetyckim znajdzie się niejeden utwór marynistyczny.

Jeżli chodzi o poetów, którzy wydali specjalne zbiory poezyj, poświęcone wyłącznie morzu lub sprawom, z morzem związanym, — to, poza Marjuszem Zaruskim, który swą młodopolską jeszcze twórczość zawarł w zbiorze „Sonetów", opublikowanych już w r. 1902 (II wydanie w 1925) — należałoby wymienić jeszcze: W. Gomulickiego „Pieśń o Gdańsku" (1919), Jerzego Bohdana Rychlińskiego „Latający Holender" (1924), Rajmunda Bergla „Tęczowe mosty" (1926), Bohdana Pawłowicza „Morze" (1929), dwa zbiory Mieczysława Lisiewicza: „U 33" (1931) i „Coronel" (1934), Edwina Herberta „Sonety dnia słonecznego" (1932), Antoniego Madeja „Pieśń o Bałtyku" (1932), Janusza Stępowskiego „Legenda o masztowej sośnie" (1934), Wandy Brzeskiej „U strądu" (1936), oraz niżej podpisanego „Rejs do Rygi" (1931) i „Papierowym okrętem" (1936) (na ukończeniu antologja: „Morze w poezji polskiej").

Częściowo, tomy swe morzu poświęciły poetki: Marja Jasnorzewska (Pawlikowska) „Pocałunki" (1926), Marja Czerkawska „Sieci na wietrze" (1931), Lesława Urbańska „Morze i ziemia" (1934) — oraz poeci: Mieczysław Lisiewicz „Legendy i ballady" (1933) i Stanisław Mioduszewski „Profile" (1934; wespół z K. Mikiewiczem i R. Ostem).

Ta poetycka inwazja morza, poza nielicznemi naogół wyjątkami, ma charakter marynistycznej twórczości przypadkowej raczej, „letniskowej". W lwiej części jest to poezja nie morza, a „nadmorza". Dość rzadko spotyka się utwór typowo marynistyczny, którego autor wczuł się w sedno żywiołu morskiego i w to wszystko, co z żywiołem tym jest związane najistotniej. Zdolnością odczuwań przy pomocy tylko samej wyobraźni poetyckiej, bez przeżyć bezpośrednich, obdarzony jest rzadko który poeta, to też marynistyczna poezja nas, narodu o psychice naskroś jeszcze lądowej, siłą rzeczy nasiąka tą lądowością. Morze w poszczególnych utworach jest nie tem prawdziwem, lecz tem zakłamanem, wytworzonem na podstawie chłopięcych marzeń, literatury o przygodach, opowiadań bywalców (kawiarnianych), w najlepszym razie na podstawie spędzenia na plaży jednego czy dwu sezonów, przy jednoczesnej ilustracji wesołych, lecz niezawsze zgodnych z życiem bujd filmowych. Naskutek takiego pojmowania morza, wiele utworów marynistycznych, nawet takich, które w oczach czytelnika z lądu mogą uchodzić za doskonałe, w oczach np. marynarza wyglada wręcz humorystycznie. Wrogiem poetów staje się tu nietylko brak bliższej znajomości zjawisk morskich i, co się z tem łączy, marynarskiej psychiki, lecz także niedbałe, a najczęściej nieumiejętne stosowanie fachowej terminologji morskiej, używanej w celu nadania utworowi specjalnego folkloru morskiego. Stąd nieraz wynika, że utwór zamiast nabrać pewnego posmaku morskości, co napewno leżało w intencjach autora — dla człowieka, z morzem obeznanego, staje się terenem złośliwych a ucieszných wypadów.

Jako przykład dobrego wiersza marynistycznego, wydaje mi się być utwór Jerzego Czyżewicza, p. t. „Powrót". Niestety, ten właśnie wiersz dla większości jest niezrozumiały naskutek wielu tajemniczych — jak mówią — terminów żeglarskich: „Spuszczone sztaksle, topsle, groty, osztagowane obie burty..."

Oczywiście, trudno wymagać, aby miłośnicy poezji wykuwali na pamięć słownik żeglarski, to też nikogo nie dziwi, że tego rodzaju utwory są zazwyczaj „zjeżdżane“ przez krytyków.

A jednak — w naszej literaturze, związanej z górami, mamy takie wyrazy, jak: watra, smrek, ciupaga, perć, ceper, baca, juhas — wyrazy, które już w literaturze zyskały prawo obywatelstwa.

Boć i przeciw Mickiewiczowi swego czasu rozpętano burzę za wprowadzanie do języka polskiego najrozmaitszych muzułmanizmów. A jednak — dzisiaj każdy wie, co znaczy: muezzin, mułła, mirza, meczet, minaret, arba, kindżał, giaur, gehenna — tak, jak nie wie, co znaczy: braszpil, saling, bukszpryt, trap, juta, wyblinka, stenga, waterwejs, kabestan.

Nieznajomość terminów żegłarskich przez poetów, piszących o morzu, niezawsze jest błędem nie do darowania. Jeżeli poeta nie sili się na wykazanie pozornego znawstwa tych terminów, umiejętnie je omijając, to na tem jego utwór może tylko zyskać. Nie znaczy to jednak, że wszystkie utwory, które dla większości czytelników są niezrozumiałe — spowodu, jak mówią, naładowania owemi tajemniczemi terminami — są kiepskie. Przeciwnie, mogą być dobre, o ile autor posiadł tajniki zarówno kunsztu poetyckiego, jak i morskiego słownictwa. Aby tego rodzaju utwory były dobre dla wszystkich, aby amatorzy prawdziwej poezji morza nie tracili wielu smacznych, choć napozór niestrawnych kąsków, trzeba jednak, aby sami zapoznali się bliżej z morzem i jego słownictwem.

Omawiając spółczesną polską poezję marynistyczną, należałoby zwrócić uwagę na jeszcze jeden fakt — mianowicie na jej przeważnie publicystyczny, propagandowy charakter.

Oczywiście, jeżeli chodzi o Mare Nostrum, to propaganda polskiego morza, drogiego sercu każdego Polaka, winna być jak najszersza i jak najbardziej rzeczowa. Lecz ta propaganda, szeroko stosowana w całej naszej poezji spółczesnej, przestaje być rzeczowa...

Przez bowiem pochopne nadużywanie publicystyki morskiej — zanikają wartości artystyczne tej marynistyki, która zaledwie narodziła się, a już staje się banalna.

Zanikają wartości artystyczne i to wcale nie na korzyść propagandy, bo cóż propagandzie po utworach małowartościowych ?...

W twórczości niemal każdego poety znajdzie się wiersz o Gdyni — podejmuję się wierszy takich naliczyć conajmniej setkę — a trzeba naprawdę wysokiej miary talentu, aby — pisząc o tem, co opiewa stu innych twórców — zdobyć się na rzecz istotnie wartościową i nieprzeciętną, — a więc o wiele bardziej sugestywną niż okłepane i przez wielu stosowane chwyty publicystyczne, na które wrażliwość czytelnika dawno już stępiała.

Swego czasu społeczeństwo nasze przeżywało niemal żywiołowe zainteresowanie górami, — dzięki „odkryciu“ Zakopanego. Odzwierciedliło się to i w literaturze. Gdyby jednak w tej dziedzinie twórczość Tetmajerów i Orkanów zacieśniła się do gloryfikowania Zakopanego — tak, jak dzisiejsza marynistyka ogranicza się do głoszenia chwały Gdyni i polskiego morza — to napewno twórczość, związana z górami, nie zajęłaby w literaturze naszej stanowiska tak poważnego i charakterystycznego, jakie posiadła istotnie.

Zainteresowanie naszych poetów prawie wyłącznie Gdynią, wynika z czegoś bardzo znamiennego: wynika z braku szerszego, pozagdyńskiego, pozalądowego zainteresowania się morzem, a właściwie z braku wiadomości o tem morzu. A zatem: znaczna część naszej mary-

nistyki, to nietylko wyraz tęsknoty do morza, ale również maskowanie nieświadomości tego morza.

Oto najczęściej spotykane utwory marynistyczne: pieśń o Gdyni, czasem pejzaż kaszubski, czasem modlitwa rybaka, rzadziej motyw historyczny, najrzadziej zaś morze samo w sobie, lub — co chyba najważniejsze — osobisty stosunek poety-człowieka do morza.

Lądowość naszej marynistyki jest jej poważnym brakiem. Więcej: jest przeszkodą nawet w dobrze rozumianej propagandzie morza, dążącej przecież do najgłębszego z niem zespolenia całego narodu. Do silnego, duchowego zespolenia, — a takie powstać może z przesłanek innych, niż tylko gospodarcze czy polityczne.

Nie patrzmy na morze z bezpiecznej wysokości wydm kaszubskich, czy z mola żelbetonowej Gdyni. Spójrzmy w oblicze żywiołu morskiego. Twórzmy pieśni nie o tem, co wszyscy już znamy i kochamy, i co jest ośpiewane, — lecz szukajmy raczej tego, co przed naszą psychiką lądową jest ukryte, — co przed sobą, a dla wszystkich — odkryć dopiero musimy.

Nie o Bałtyk nam chodzi przecież, lecz o wszystkie morza i oceany, — i nietylko o wąski skrawek polskiego wybrzeża, lecz — o wiejące poprzez gdyńskie wrota, a przeczuwane najdawniejszemi tęsknotami snów chłopięcych — szerokie, tęgie tchnienie oceanicznych wichrów: o poezję pulsującej rytmiki fal, poezję rozkołysanych szlaków wodnych, dna morskiego, serc marynarskich wreszcie!

Ta właśnie marynistyka najistotniejsza, na chleb niezamieniana — będzie najwymowniejszym obrazem naszej miłości morza.

I przez takie pieśni tak pojętego morza — zwiążemy się z niem najściślej, najspoiściej, najtrwalej! Ukażemy je prawdziwe całemu społeczeństwu, całej Polsce, która je ukocha miłością inną, lepszą: miłością pozbawioną sentymentalnej łezki tańczących plażowiczów — miłością, dyktowaną nietylko materjalizmem, — lecz przedewszystkiem surową, a pełną miłością narodu morskiego, morzem żyjącego i morze — rozumiejącego.

Komunalna Kasa Oszczędności Miasta Gdyni.

Kwestja reglamentacji obrotu pieniężnego na terenie Gdyni, który stanowi ważny czynnik nietylko w znaczeniu rozwoju miasta portowego, a również dla całokształtu zagadnień gospodarczych kraju — jest zadaniem aparatu bankowego osiadłego w Gdyni.

Zadanie obsługi finansowej placówek gospodarczych ściśle miejskiego handlu, rzemiosła, przemysłu oraz sfer pracowniczych w Gdyni przejęła na siebie, powołana do tego statutem Komunalna Kasa Oszczędności m. Gdyni, — która będąc najstarszą na terenie instytucją finansową obchodzi w roku bieżącym dziesięciolecie swego istnienia.

Główne zadanie K. K. O. m. Gdyni opiera się na gromadzeniu oszczędności, która to akcja mimo niesprzyjających kapitalizacji warunków ogólno-gospodarczych — coraz bardziej rozszerza ilość kont oszczędnościowych wkładców, rekrutujących się ze wszystkich sfer społecznych. — Dochodzi ona do cyfry 6.400 wkładców, czyli prawie 10% ogólnej cyfry mieszkańców. — Spełnienie tego zadania jest szczególnie ważne — ujawnia bowiem utrwalenie zaufania wkładców do własnej waluty, jak również do instytucji.

Dorobek K. K. O. m. Gdyni w dziesięciolecie jej istnienia charakteryzują cyfry obrotów Kasy: w roku 1926 (założenia Kasy) sięgały one 6.800 tys. zł, w roku 1935 — 227.300 tys. zł, natomiast w okresie od 1-go stycznia do 31 maja b. r.— wynoszą 106.000.— tys. zł, przekraczając o 14.000 tys. zł cyfrę obrotów za ten sam okres roku ubiegłego. — Tak znaczny wzrost w czasie krótkiego stosunkowo okresu dobitnie świadczy o celowości organizacyjnej K. K. O. i umiejętnem kierownictwie instytucji, spoczywającem w rękach jej organizatora a obecnego dyrektora zarządzającego p. Fr. Linkego.

Zadanie to nie było łatwe. Siła wzrostu zagadnień finansowych Gdyni, wielkie stosunkowo sumy, jakie w związku z tem przepływały, dalej znaczne tendencje spekulacyjne przy wysokiej konjunkturze — zachęcały do ryzykownych posunięć. — Kierownictwo Kasy umiało jednak prowadzić instytucję przezornie, bez zamrażania powierzonych sobie funduszów, czego tak chlubne rezultaty widzimy obecnie.

Podkreślić należy udział Kasy w ogólnej akcji budowlanej, gdzie K.K.O. m. Gdyni w miarę możliwości udziela kredytów na wykończenie budowli, co przy nastawieniu Kasy na obsługę potrzeb kredytowych drobnego i średniego handlu, rzemiosła i przemysłu gdyńskiego — jest ważnym czynnikiem w rozbudowie Gdyni. — Obecnie wprowadza Kasa dla obsługi żywego ruchu letniskowego na wybrzeżu specjalny dział polegający na przyjmowaniu przez kantory wymiany walut obcych, depozytów i przekazów pieniężnych dla letników, gdzie będą mogły być uskuteczniane w każdym czasie wpłaty i wypłaty.

Dzięki stale rosnącemu zakresowi pracy K. K. O. m. Gdyni zmuszona była przystąpić do rozbudowy własnego gmachu. Celowo pomyślane szczegóły rozbudowy, przy daleko posuniętej oszczędności, utrzymane w nowoczesnym charakterze, dostosowane do wymagań obsługi setek klientów przesuwających się codziennie przez Kasę.

W następnem dziesięcioleciu K. K. O. m. Gdyni dozna niewątpliwie dalszego rozwoju, opartego na ścisłej współpracy ze społeczeństwem, świadomem korzyści posiadania instytucji pilnie strzegącej powierzonych jej pieczy oszczędności i lokat.

Elektrownia Miejska w Grudziądzu.

Elektrownia Miejska jest własnością Miasta i znajduje się pod wspólną administracją wraz z Miejską Gazownią, Wodociągami i Tramwajami.

Na czele administracji tych 4 przedsiębiorstw miejskich stoi wiceprezydent miasta p. Zenon Mijał.

Kierownictwo techniczne elektrowni spoczywa w rękach dyrektora p. inż. Augustyna Dolatowskiego.

Elektrownię pobudowano w roku 1900; obecnie posiada jeden turboalternator parowy A. E. G. Curtis o mocy 4000/5000 kW i napięciu 5250 V, jeden turboalternator jak wyżej, lecz o mocy 2300 kW, jeden turboalternator prądu stałego A. E. G. Curtis o mocy 500 kW, jeden kocioł parowy wodnorurkowy o powierzchni 570 m^2 i ciśnieniu 26 atm., jeden kocioł parowy wodnorurkowy o powierzchni ogrzewalnej 350 m^2 i ciśnieniu 14 atm., jeden kocioł jak wyżej, lecz o powierzchni ogrzewalnej 200 m^2.

Elektrownia posiada własną stację legalizacyjną dla liczników elektrycznych prądu stałego i zmiennego.

Na terenie Miasta zainstalowanych liczników jest ca 7.000 prądu stałego i zmiennego.

Elektrownia w Grudziądzu zasila swoją energją elektryczną częściowo Port i miasto Gdynię za pośrednictwem „Pomorskiej Elektrowni Krajowej „Gródek".

Produkcja energji elektrycznej w roku 1935 wynosiła 14.538.900 kWh, z tego pobrała Pomorska Elektrownia Krajowa „Gródek" 5.800.500 kWh.

Udział Zakładu Ubezpieczeń Społecznych w rozbudowie Gdyni i ruchu morskiego.

Ubezpieczenia społeczne stanowią dodatkowy aparat podziału dochodu społecznego — to jest główne ich zadanie — pomiędzy pracującym i bezrobotnym, pomiędzy chorych i zdrowych, pomiędzy inwalidów, niezdolnych do pracy a zdolnych do pracy i pracujących, pomiędzy starców, wdowy i dzieci, a żywicieli rodzin, którzy mogą zapracować i rodziny swe wyżywić.

Ubezpieczenia społeczne stanowią w naszem życiu czynnik dużej wagi. Wystarczy przytoczyć kilka cyfr, aby się zorjentować, jaką wagę ten czynnik posiada. A więc ilość ubezpieczonych w ubezpieczeniu wypadkowem sięga 3,7 milj. osób plus rodziny, które ewentualnie otrzymują świadczenia w razie wypadków; w ubezpieczeniu chorobowem 1.865 tys. osób plus rodziny; w ubezpieczeniu emerytalnem robotników 1.815 tys. osób, w ubezpieczeniu emerytalnem pracowników umysłowych 279 tys. Mówiąc w cyfrach okrągłych ilość pobierających stałe świadczenia na terenie całego państwa sięga dziś około 500 tysięcy. Jeżeli do tego dołączymy jeszcze rodziny, które w mniejszym lub większym stopniu zawsze jednak z pomocy tej muszą korzystać, zdamy sobie dokładnie sprawę z tego, jaką wagę gatunkową dla spokoju społecznego posiadają dziś ubezpieczenia społeczne.

Z tytułu podjętych zadań ubezpieczenia społeczne gromadzą rezerwy finansowe, z których będą w przyszłości czerpać środki na udzielanie świadczeń długoterminowych. Dzięki temu ubezpieczenia społeczne prowadzą rozległą działalność lokacyjną, która przyczynia się do zasilenia życia gospodarczego, jako jedno z większych źródeł kredytu publicznego i prywatnego. I tak w końcu 1935 r. lokaty Zakładu Ubezpieczeń Społecznych (w instytucjach kredytowych, w papierach wartościowych, w pożyczkach hipotecznych, nieruchomościach) wynosiły łącznie ponad 865 milj. zł.

Fundusze Zakładu Ubezpieczeń Społecznych przyczyniły się również w znacznym stopniu do ożywienia ruchu budowlanego (w roku 1931 instytucje ubezpieczeń społecznych sfinansowały prawie czwartą część całego polskiego budownictwa mieszkaniowego i użyteczności publicznej — szpitale, sanatorja, domy zdrowia, budowały własne domy mieszkalne w Warszawie, Łodzi, Sosnowcu, Będzinie, Katowicach, Chorzowie, Bielsku, Białej, Krakowie, Lwowie, Poznaniu, Toruniu i Gdyni). Koszt tych domów mieszkalnych, zawierających 4 400 mieszkań, wyniósł zgórą 62 milj. zł.

W swej działalności lokacyjnej Zakład Ubezpieczeń Społecznych musiał rzecz prosta uwzględnić jedną z najdonioślejszych spraw i najżywotniejszych potrzeb państwa, mianowicie — rozbudowę Gdyni i ożywienie ruchu morskiego.

Zakład Ubezpieczeń Społecznych posiada w Gdyni 5 ukończonych kompleksów domów.

Kompleksy te obejmują: domy robotnicze przy ul. Świętojańskiej i Śląskiej oraz domy urzędnicze przy ulicy Marszałka Piłsudskiego i Władysława IV-go i 7-piętrowy gmach przy ulicy 10 lutego, który prócz mieszkań będzie zawierał pomieszczenie na biura i sklepy. We wszystkich tych gmachach ilość mieszkań wynosi 718, ilość izb 1867. Domy mieszkalne i biura wyposażone są we wszelkie urządzenia nowoczesne. Koszt budowy gmachów Z. U. S. w Gdyni wyniósł zgórą 12 milj. zł. Czynsz w domach mieszkalnych został ostatnio obniżony i dostosowany do dzisiejszych możliwości gospodarczych lokatorów. Nadto Zakład poza bezpośrednią akcją budowlaną popiera ruch budowlany w innych instytucjach społecznych, między innymi subsydjuje budownictwo małych mieszkań prowadzone przez Towarzystwo Osiedli Robotniczych.

Zakład Ubezpieczeń Społecznych udzielił Magistratowi Gdyni pożyczki w kwocie zł 185.000.— na prace kanalizacyjne na szosie gdyńskiej.

Towarzystwo szkoły handlu morskiego i techniki portowej w Gdyni otrzymało od Zakładu Ubezpieczeń Społecznych pożyczkę w kwocie zł 500.000.— na budowę domu mieszkalnego dla nauczycieli oraz bursy.

Polskie Transatlantyckie Towarzystwo Okrętowe Sp. Akc. Linja Gdynia—Ameryka otrzymała od Zakładu Ubezpieczeń Społecznych pożyczkę w wysokości 19.500.000 zł na częściowe sfinansowanie budowy dwóch statków transatlantyckich „Piłsudski“ i „Batory“. Pożyczka ta przyczyniła się w wysokim stopniu do wzmożenia ruchu turystycznego zarówno polskiego jak i cudzoziemskiego. Nowe statki urządzone komfortowo, są wyposażone w najnowsze zdobycze techniki.

Udział Zakładu Ubezpieczeń Społecznych w finansowaniu rozbudowy Gdyni i ruchu morskiego, wyrażający się cyfrą ponad 32 milj. złotych, uważać należy za jedno z najważniejszych posunięć gospodarczych i państwowych tej instytucji.

Polskarob Gdynia.

W porcie węglowym w Gdyni, na nabrzeżu szwedzkiem, widoczna z daleka znajduje się olbrzymich rozmiarów wywrotnica wagonowa, której potężna konstrukcja nadaje tej części portu charakter wprost monumentalny. Jest to część urządzenia przeładunkowego firmy ,,Polskarob" Polsko-Skandynawskiego Tow. Transportowego, służąca do przeładunku węgla z wagonów do okrętów. Potężne liny stalowe chwytają wagon kolejowy napełniony węglem i unoszą w górę, poczem mechanizm odpowiedni posuwa cały, wiszący nad ziemią wagon nad lukę okrętową, gdzie po podciągnięciu jednego końca wagonu i stworzenia w ten sposób pochylni, zawartość całego wagonu ginie w czeluściach ładowni okrętowych. W ten sposób odbywa się przeładunek bardzo sprawnie i szybko, co ma oczywiście znaczenie zasadnicze dla okrętów, które w ten sposób oszczędzają dużo czasu, a zatem i kosztów. Wywrotnica ta może uchodzić za najbardziej nowoczesne i najsprawniejsze narzędzie pracy przy przeładunku węgla i niewątpliwie w dużym stopniu przyczyniła się do dobrej opinji, jaką port gdyński w świecie — pod względem szybkości odprawy statków, się cieszy. Ponadto oszczędza ten sposób przeładunku grubsze sortymenty węgla od tłuczenia, co oczywiście ma duże znaczenie dla jakości węgla. Od chwili istnienia do końca 1935 roku przeładowała firma ,,Polskarob" w Gdyni ogółem 16 miljonów ton węgla eksportowego. Przedsiębiorstwo ,,Polskarob" jest jednem z najstarszych w Gdyni, będzie bowiem w roku bieżącym obchodziło 10-lecie istnienia, istnieje więc właściwie od zarania portu. Poza wywrotnicą wagonową służą do przeładunku węgla jeszcze 4 krany chwytakowe. Przedsiębiorstwo obejmujące swą organizacją całokształt interesów spedycji morskiej w dziedzinie węglowej ma poza maklerką, frachtowaniem statków, sprzedażą bunkru, klarowaniem statków, cumownictwem i t. d. również własną flotę — pierwszą prywatną w Polsce. W skład tej floty wchodzą cztery okręty morskie nazwane Roburami, a noszące numery od 3—6. Każdy okręt może zabrać około 3 000 ton ładunku. Okręty są zupełnie nowocześnie wyposażone, mają własne stacje iskrowe i wygodne pomieszczenie dla załóg okrętowych — kabiny 2-osobowe. Pod względem częstotliwości podróży pobiły okręty te wszystkie rekordy i zyskały sobie popularną nazwę tramwajów bałtyckich

I tak w roku 1935 zrobił:

s/s	,,Robur III"	— 47	podróży
,,	,,Robur IV"	— 42	,,
,,	,,Robur V"	— 40	,,
,,	,,Robur VI"	— 35	,,
	razem	164	podróże w ciągu roku.

(,,Robur III" w roku 1934 wykonał aż 51 podróży z ładunkiem).

W roku 1935 przewiozły ,,Robury" — łącznie 457.567 ton ładunku. Tonaż Roburów wynosi 12,6% tonażu całej floty polskiej, a tonażem tym wykonała firma ,,Polskarob" w roku 1935 — 43,3% wszystkich przewozów morskich dokonanych polskiemi okrętami przez Gdynię. Statki firmy ,,Polskarob" odwiedzają głównie państwa skandynawskie w pierwszym rzędzie Szwecję, ale w liczbie podróży wyżej wykazanych są też rejsy do Belgji i Holandji oraz podróże z węglem angielskim do Szwecji.

Sprawność pracy morskiej firmy ,,Polskarob" i jej floty morskiej podniósł na zjeździe gospodarczym w Katowicach pan minister Skarbu Kwiatkowski, który przedsiębiorstwo to stawiał na wzór inicjatywy prywatnej.

Bezsensowna legenda.

Podobnie, jak na gładkiej powierzchni wody kamieniem zbudzona fala zatacza coraz szersze kręgi, tak szerzy się raz zrodzona plotka, by wreszcie rozejść się w świadomości szarego człowieka i utrwalić w niej już jako coś z prawdziwego zdarzenia.

O takiej plotce, doczepionej do eksportu polskiego cukru do Anglji (przed wojną światową mówiono to już zresztą o cukrze rosyjskim) — i przyjmowaną u nas za dobrą monetę, przez szerszy ogół może dość obojętnie, ale ze złośliwem zadowoleniem przez wszystkich tych, którzy szukają okazji do krytyki polskiego przemysłu cukrowniczego — pragniemy przedstawić kilka faktów.

Jeżeli chodzi o polski cukier, to nietylko z ust laików, choć to byłoby zrozumiałe, ale i z pod pióra niektórych publicystów, obrabiających ten ,,słodki" temat, i od których możnaby się przecież spodziewać więcej rzeczowości, stale wymyka się twierdzenie, że nasz cukier z racji swej niskiej ceny eksportowej jest w Anglji wydawany świniom na paszę i że za to płaci polski konsument. Ten, kto w Polsce pierwszy to odkrycie zrobił, i wszyscy ci, co je stale powtarzają, czynią to z odległości tysiąca zgórą kilometrów, jakie nas dzielą od wysp Wielkiej Brytanji, nie byliby go jednak dokonali na miejscu. Na ten bezsensowny pomysł

wpadli niezawodnie, wychodząc z dość prostego, choć dla konsumenta polskiego przykrego rachunku, wynikającego z porównania istniejącej ceny cukru w konsumcji wewnętrznej w Polsce z jego niewspółmiernie niską ceną eksportową. Nie dziw więc, że tym wszystkim przed oczyma wyobraźni staje żywo wizja świń angielskich, wesoło pochrupujących obcy cukier, dostarczony przez Polskę, Czechosłowację, Węgry, Niemcy, lub Belgję.

Może uda się jednak rozwiać tę tak dla polskiego przemysłu cukrowniczego krzywdzącą, a dla konsumenta polskiego drażniącą legendę przez przytoczenie kilku faktów i cyfr. Oto one. Anglja dopiero naskutek doświadczeń wojennych postanowiła stworzyć własny przemysł buraczano-cukrowniczy i dokonała tego w ciągu ostatniego dwunastolecia, osiągając to kosztem ogromnych ofiar ze strony podatnika angielskiego. Za czas od 1924/25 do 1935/36 r. włącznie przemysł ten uzyskał bowiem ze skarbu angielskiego w formie stałych subsydjów ogółem okrągłe 50.000.000 funtów sterlingów, co po przeciętnym kursie z przed i po dewaluacji waluty angielskiej, odpowiada blisko $1^{3}/_{4}$ miljarda złotych. W dodatku do tych subsydjów przemysł angielski uzyskiwał znaczne ulgi w podatku spożywczym. Anglja pomimo to musi jednakże jeszcze dzisiaj $^{3}/_{4}$ swego zapotrzebowania na cukier pokrywać w części preferencyjnemi cukrami z kolonij i dominjów, w części zaś na wolnym rynku cukrami niepreferencyjnemi, wśród których przedostają się do Anglji pewne ilości cukru polskiego, głównie surowego, dla dalszej przeróbki w rafinerjach tamtejszych. Dla tych przyczyn rynek angielski do dziś pozostał rynkiem wolnym, gdzie niema stałej ceny wewnętrznej i gdzie cena cukru reguluje się z dnia na dzień na giełdzie, przyczem o jej wysokości decyduje konkurencja, ściślej biorąc, podaż produktu trzcinowego z najtańszego źródła, a w pierwszym rzędzie z Kuby. Otóż ceny, jakie rynek angielski płaci za cukier producentom różnych krajów, w tej liczbie i polskim, z małemi odchyleniami na stopień polaryzacji, są te same, jakie uzyskują, nie licząc preferencji celnej, producenci kolonjalni i dominjów angielskich, a także te same, jakie uzyskuje rodzimy przemysł cukrowniczy angielski, ten ostatni otrzymuje jednakże duże beneficje pozarynkowe, jak to wyżej podane, w formie subsydjów ze skarbu i ulg podatkowych. We wszystkich wypadkach między ceną giełdową, to znaczy między tem, co zależnie od gatunku otrzymuje za swój cukier jego producent, a ceną hurtową, mieści się oprócz pewnej marży na koszty wyładunku i składowego również i pełna wysokość cła, wynoszącego 11 s. 8 d., czyli ca zł 15,20 od 1 cwt., co stanowi ca. zł 29,90 od 100 kg. Rafinerje angielskie notują w hurcie za różne gatunki rafinady w tem i rafinada, zrobiona z polskiego cukru surowego, od 17 s. $10^{1}/_{2}$ d. do 18 s. $4^{1}/_{2}$ d. za 1 cwt., co za 100 kg stanowi od złotych 45,60 do zł 46,90.

Otóż w tych warunkach, produkowanie cukru rodzimego z buraków, pochłaniające takie ofiary ze strony podatnika angielskiego, stanowi, że cukier produkcji rodzimej byłby w mentalności Anglika zbyt kosztowny, aby nim wypasać świnie. Zresztą pocóżby to było robić przy pomocy produktu, którego wartość zawiera się głównie w wyzwalanej w organiźmie zwierzęcym energji, kiedy dla swej trzody chlewnej Anglicy mają zawsze pod dostatkiem taniej paszy treściwej o dużej wartości odżywczej z racji zawartych w nich ilości materjału tkankowego.

Tem samem i cukier polski, za który rynek angielski płaci te same mniej więcej ceny co za cukier rodzimy, również uważany byłby w Anglji za zbyt szlachetny dla karmienia trzody.

Może powyższe wyjaśnienia przyczynią się do rozwiania złośliwej legendy o karmieniu cukrem trzody angielskiej.

F. E. B.

Syndykat Emigracyjny.

SYNDYKAT EMIGRACYJNY w Warszawie, ul. Króla Alberta I — Nr. 7, został utworzony w roku 1930-ym z inicjatywy centralnych władz emigracyjnych, zadaniem jego jest: 1) udzielanie autorytatywnych informacyj tak w zakresie możliwości emigracyjnych i warunków pracy na emigracji, jak i co do wszelkich formalności związanych z wyjazdem, 2) pomoc i pośrednictwo w zakupie biletów okrętowych i kolejowych, 3) pomoc i pośrednictwo w uzyskiwaniu kredytów, 4) organizowanie zbiorowych transportów, 5) urządzanie i prowadzenie hoteli i domów dla wychodźców, 6) załatwianie dla emigrantów wszelkich formalności wyjazdowych wobec władz krajowych i obcych, 7) współpraca z instytucjami i przedsiębiorstwami zajmującemi się obsługą lub opieką nad emigrantami. Wymienione czynności spełnia Syndykat Emigracyjny zapomocą biura centralnego w Warszawie oraz 18 oddziałów, rozmieszczonych w miastach wojewódzkich lub stanowiących znaczniejsze ogniska ruchu emigracyjnego.

Dla tem bliższego kontaktu z szerokiemi masami zainteresowanej wychodźtwem ludności posiada Syndykat również około 600 korespondentów, rekrutujących się z pośród urzędników gmin wiejskich a wyznaczanych przez starostów powiatowych w porozumieniu z Syndykatem Emigracyjnym.

Poza granicami kraju Syndykat Emigracyjny posiada oddział w Rio de Janeiro (Brazylja).

Dla celów obsługi emigrantów Syndykat prowadzi hotel emigracyjny we Lwowie (na 100 łóżek), takiż hotel w Warszawie (100 łóżek) oraz Obóz Emigracyjny w Gdyni, będący punktem odprawy dla emigracyj-

nych transportów zamorskich. Obóz ten posiada urządzenia hotelowe i aprowizacyjne dla 2 000 emigrantów, oraz sanitarne i higjeniczne, wymagane przez właściwe przepisy władz emigracyjnych polskich i obcych.

Specjalne zarządzenia centralnych władz emigracyjnych i administracyjnych uregulowały sprawę współdziałania władz administracyjnych na terenie kraju z placówkami Syndykatu Emigracyjnego. W myśl tych zarządzeń placówki Syndykatu Emigracyjnego reprezentują wobec władz indywidualne interesy emigrantów, w których imieniu występują. Wydawane przez starostwa i inne władze dokumenty, jak również paszporty emigracyjne, przekazywane są wyłącznie właściwym oddziałom Syndykatu.

Władze Syndykatu Emigracyjnego stanowią: Rada Nadzorcza i Zarząd, działające przy udziale delegatów rządowych. W obydwu tych ciałach reprezentowany jest Skarb Państwa, rozporządzający 60% udziałów Syndykatu.

Delegatami rządowymi są. 1) p. Leonard Możdżeński, dyr. dep. w Min. Przem. i Handlu, 2) p. Mieczysław Biesiekierski, naczelnik wydziału w Min. Opieki Społecznej oraz p. Mieczysław Kokoszkiewicz, naczelnik wydz. w Min. Opieki Społecznej. Prezesem Rady Nadzorczej jest p. Stanisław Nowak, dyr. dep. w Min. Skarbu. Prezesem Zarządu — p. Bolesław Nakoniecznikoff, dyr. dep. w Min. Opieki Społ. Dyrektor zarządzający — p. Aleksander Chwat, vicedyrektor — p. Józef Gizaczyński.

Siedziby oddziałów Syndykatu Emigracyjnego na prowincji:

Kielce, Sienkiewicza 81	Pińsk, Królowej Bony 12
Lublin, Zamojska 21	Równe, 3 Maja 15
Łódź, 6 sierpnia 3	Łuck, Piłsudskiego 14
Kraków, Radziwiłłowska 23	Kowel, Kolejowa 88,
Białystok, J. Piłsudskiego 52,	Lwów, Wiśniowieckich 4,
Grodno, Hoovera 5	Przemyśl, Plac Legjonów 1,
Baranowicze, Senatorska 16,	Sanok, T. Kościuszki 26,
Wilno, Szopena 1,	Stanisławów, Grunwaldzka 4
Brześć n/B., Steckiewicza 27,	Tarnopol, Konarskiego 1,

Czortków, Kolejowa 47.

DZIAŁ ADRESOWY